



TIEHALLINTO

# **Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma 2005 - 2008**







## TIEHALLINTO

Toiminta- ja taloussuunnitelma  
2005 - 2008  
ISBN: 951-803-272-6  
1000079-04

Kuvat:

Heikki Heiniö kansi ja  
sivut 3, 6, 9, 13, 20, 28, 38  
Seppo Sarjamo sivut 3, 9, 40  
Olli Penttinen sivu 2

Verkkonumerot:

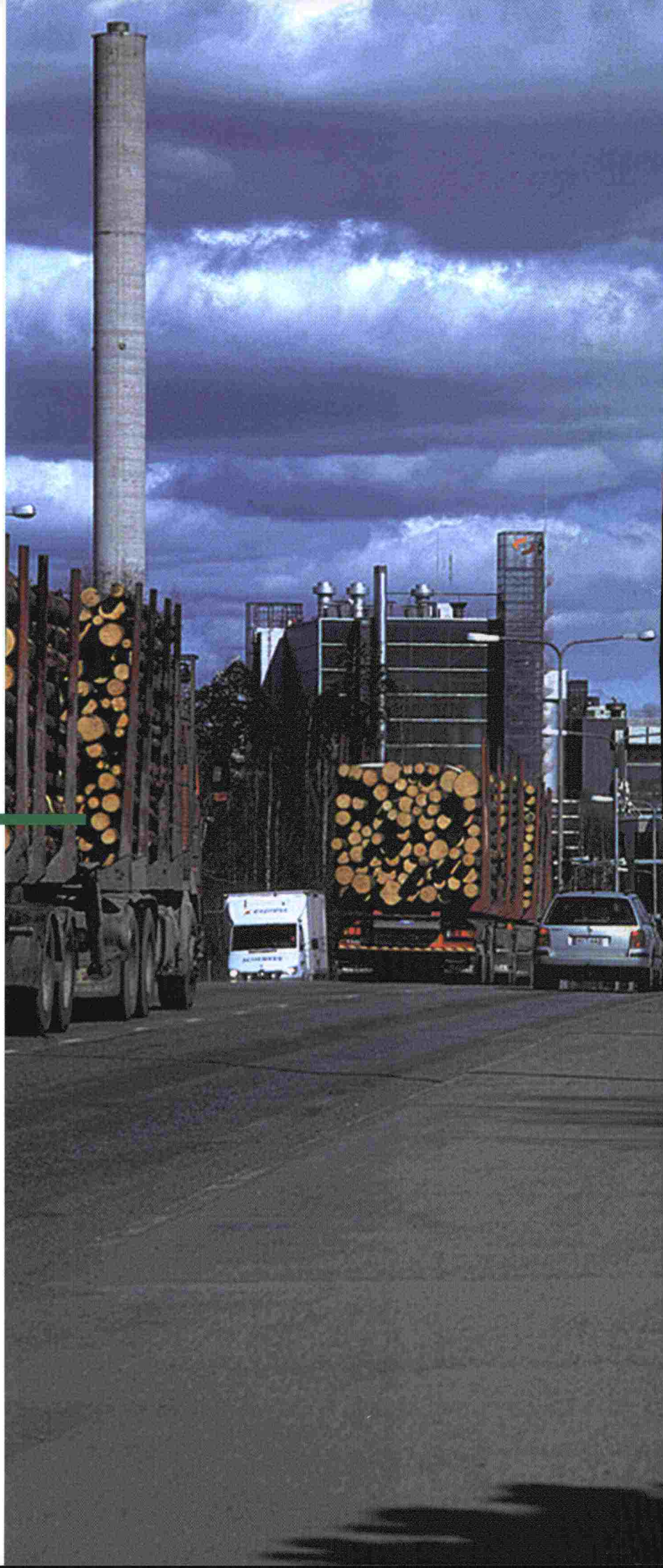
Toiminta- ja taloussuunnitelma  
2005 - 2008  
ISBN: 951-803-273-4  
1000079-V-04

Julkaisua saatavana:

Edita Prima Oy Asiakaspalvelu  
020 450 0011  
S-posti:  
asiakaspalvelu.prima@edita.fi  
Fax: 020 450 2470

Tiehallinto

Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelinvaihte 0204 2211





# Sisältö

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA MUUT LÄHTÖKOHDAT	6
1.1 Hallitusohjelma	6
1.2 Ministerityöryhmän linjaukset	6
1.3 Kustannustason kehitys	6
1.4 Liikenteen kasvu	7
1.5 Alueiden rooli tienpidon suunnittelussa	8
1.6 Tielaitosuudistuksen siirtymäkausi	9
2 TIENPIDON LÄHTÖKOHDAT JA LINJAUKSET	10
2.1 Nykytila	10
2.1.1 Kaupunkiseuduilla muutostarpeita	10
2.1.2 Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen	10
2.1.3 Päätieverkolla modernisointitarvetta	11
2.2 Tie- ja liikenneolojen tavoitetila	11
2.3 Tienpidon linjaukset ja tavoitteet TTS-kaudelle	12
3 PERUSTIENPITO	14
3.1 Perussuunnitelma	14
3.2 Ministerityöryhmän esitys perustienpidossa	15
3.3 Tuotekohtaiset toimintalinjat	16
3.3.1 Hoito	16
3.3.2 Ylläpito	16
3.3.3 Laajennus- ja uusinvestoinnit	17
3.3.4 Liikenteen hallinta	18
3.3.5 Suunnittelu	18
4 KEHITTÄMISINVESTOINNIT	19
4.1 Perussuunnitelma	19
4.2 Ministerityöryhmän mietintöön pohjautuva suunnitelma	19
5 VAIKUTUKSET	21
5.1 Ohjelmaston vaikutukset	21
5.2 Toiminta vaikuttavuusalueilla	22
5.2.1 Tieliikenteen palvelutaso ja kustannukset	22
5.2.2 Liikenneturvallisuus	24
5.2.3 Ihmisten liikkuminen ja sosiaalinen kestävyys	24
5.2.4 Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen	25
5.2.5.Ympäristö	25
6 PÄÄKAUPUNKISEUTU	26
7 TIEHALLINNON TOIMINTA	29
7.1 Kohti tiehallintoviranomaisen uutta roolia	29
7.2 Toimintastrategia	29
7.2.1 Organisaatio ja ydinprosessit	29
7.2.2 Missio ja toimintamalli	30
7.2.3 Menestymissuunnitelma	30
7.3 Suunnitelmakauden toiminta	31
7.3.1 Asiakkuus	31
7.3.2 Palvelujen suunnittelu	32
7.3.3 Hankinta	33
7.3.4 Liikenteen palvelut	34
7.3.5 Rakenteet	35
7.3.6 Ohjausmalli	36
7.3.7 Hallinnon menot	36
8 TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISTOIMINTA	37
8.1 T&K -strategia	37
8.2 T&K -ohjelma	37
9 RESURSSIT	39
9.1 Henkilöstö	39
9.2 Tieto	40
9.3 Rahoitus	40
9.4 Tase ja omaisuus	40
10 TOIMINTALINJAJULKAISUJA	42
11 LIITTEET	42



Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön ohjeen mukaisesti perustienpidon rahoitustasoon 558 Me/vuosi. Se tarkoittaa, että rahoitustaso laskee vuosittain edellisten vuosien tasosta yli 40 milj. euroa.

Tienpidon toimintalinjojen mukaisesti tienpidossa keskitytään nykyisen tieverkon päivittäisen liikennekelpoisuuden ja kunnan turvaamiseen sekä liikenneturvallisuuden parantamiseen. Suunnitelmakaudella päästään hallitusohjelman tavoitteeseen tieverkon kunnan säilyttämisestä vähintään nykyisellään. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä asetettua liikenneturvallisuustavoitetta tienpidon osalta ei kuitenkaan saavuteta.

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien määrä laskee puoleen edellisten vuosien tasosta. Tämä merkitsee, että suunnitelmakaudella keskitytään käynnissä olevien hankkeiden loppuun viemiseen ja pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamiseen. Elinkeinoelämän ja alueiden kehittymisestä aiheutuvia kiireellisiä tarpeita ei investoinneilla voida tukea. Liikenteen hallinnassa keskitytään nykyisten palvelujen tuottamiseen ja ylläpitämiseen. Toimintalinjojen mukaisia kehittämistoimenpiteitä ei voida toteuttaa tavoitteiden mukaisesti.

Tiehallinnon omaa toimintaa kehitetään vision, arvojen ja toimintastrategian mukaiseksi. Keskeisiä painotuksia ovat hankinta- ja asiakkuusstrategian sekä henkilöstösuunnitelman hallittu toteuttaminen.

Toiminta- ja taloussuunnitelma sisältää infraministeriöryhmän esitykseen perustuvan suunnitelman, joka on laadittu perustienpidon osalta rahoitustasoon 630 Me/vuosi. Ministeriöryhmän esitys sisältää investointiohjelman, johon kuuluu viisi teemapakettia sekä suunnitelmakaudella aloitettavien isojen kehittämisinvestointien korin. Ministeriöryhmä on priorisoinut teemakorit etusijalle ja asettanut isot hankkeet kiireellisyysjärjestykseen. Investointiohjelman toteutuksesta päätetään vuosittain kehyspäätösten yhteydessä.

Pääosa vuosittaisesta perustienpidon lisärahoituksesta käytettäisiin teemapaketteihin kuuluvien hankkeiden toteuttamiseen. Lisärahoitusta kohdennettaisiin jonkin verran myös ylläpitoon tavoitteena tieverkon kunnan jälkeen jääneisyyden kiinni kuromiseen niin, että tietien ja siltojen kunto kääntyisi nousuun.

Ministeriöryhmän esittämä perustienpidon 630 Me:n vuotuinen rahoitustaso on edelleenkin liian alhainen. Toimintaympäristön muutoksiin vastaaminen kestäväällä tavalla edellyttäisi perustienpidon rahoituksen lisäämistä 710 Me:oon.



## ESIPUHE

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma on selkeästi nykyisen tieverkon kunnossapitosuunnitelma. Hallitusohjelman finanssipoliittinen linjaus merkitsee sitä, että perustienpidon rahoitustaso laskee entisestään. Hallitusohjelman tavoitteista saavutetaan ainoastaan tieverkon kunnan säilyttämistavoite. Kunnan jälkeen jäämää ei pystytä kuromaan kiinni.

Väylänpidon linjauksia vuosille 2004 – 2013 selvittänyt ministerityöryhmä on todennut tienpidon rahoituksen riittämättömäksi pitkäjänteiseen tienpitoon. Ministeriöryhmän esitykset investointiohjelmaksi tuo tervetullutta pitkäjänteisyyttä investointien suunnitteluun ja toteutukseen ja luovat uskoa kehittämisinvestointien tason säilymiseen pitkällä aikavälillä. Esitetyt teemapaketit poistavat toteutuessaan vuosien varrella kasautuneita investointipaineita. Huolestuttavaa on kuitenkin se, että perustienpidon rahoitustaso ei kuitenkaan näytä nousevan sanottavasti viime vuosien tasosta vaikka esitykset toteutuisivatkin täysimääräisesti. Ministeriöryhmän esityksen vaikutukset jäävät nähtäväksi valtioneuvoston kehyspäästösten yhteydessä.

Tielaitosuudistus viedään suunnitelman mukaisesti loppuun vuoden 2004 aikana. Viimeiset neuvottelurakat päättyvät vuoden 2004 aikana eikä uusia enää tehdä. Arvioiden mukaan uudistuksella saavutettiin ne hyödyt, jotka asetettiin tavoitteeksi.

Tiehallinnon kehittäminen uuden roolin mukaiseksi jatkuu edelleen hyväksytyn vision ja laadittujen kehittämisstrategioiden mukaisesti.

Tiehallinnon toiminnan kehittämistä asiakaslähtöiseksi jatketaan. Yhteiskunnan ja eri asiakasryhmien tarpeet ovat entistä selvemmin tienpidon palvelujen suunnittelun lähtökohtina. Vuorovaikutusta kehitetään palvelujen tuottajien, yhteistyökumppaneiden ja toimeksiantajien kanssa.

Tiehallinnon keskeisimpiä tavoitteita on hankintastrategian toteuttaminen lähivuosien aikana. Hankintastrategian päämääränä on siirtyä nykyistä laajempiin ja pitkäkestoisempiin hankintamenettelyihin, joissa pystytään edistämään konsulttien ja urakoitsijoiden innovaatiota. Tiehallinnon hankintastrategia on saanut vahvan hyväksynnän maarakennusalan toimijoiden keskuudessa ja edistää hankintamenettelyjen kehittämistä koko julkisella sektorilla.

Helsinki, huhtikuu 2004



Pääjohtaja Eero Karjalainen, Tiehallinto



# 1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA MUUT LÄHTÖKOHDAT

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelman lähtökohtia ovat hallitusohjelma sekä valtioneuvoston ohjeet ja periaatepäätökset kuten hallituksen strategia-asiakirja 2003, valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta, valtion talousarvioesitys vuodelle 2004 sekä liikenneväyläpolitiikkaa valmistelevan ministerityöryhmän mietintö "Liikenneväyläpolitiikan linjauksia vuosille 2004 – 2013"

Suunnitelma perustuu myös liikenne- ja viestintäministeriön vision yleistavoitteisiin, suunnitelmiin, toimintalinjoihin sekä niiden pohjalta laadittuihin tienpidon pitkän aikavälin linjauksiin sekä ministeriön ohjeisiin toiminta- ja taloussuunnitelman laatimiseksi.

## 1.1 Hallitusohjelma

Vuonna 2003 toimintansa aloittanut hallitus on antanut liikennepoliittiset tavoitteet hallituskaudelle 2003 - 2007. Liikennepoliittikan tavoitteita ovat laadukkaat ja toimintavarmat liikenneväylät, jotka ovat perusedellytys yhteiskunnan tehokkaalle, alueellisesti ja sosiaalisesti tasavertaiselle ja kansainvälisesti kilpailukykyiselle toiminnalle. Tavoitteena on pitkäjänteinen liikenneväylien kehittäminen ja investointiohjelman laatiminen. Ohjelman tulee vahvistaa Suomen aluerakennetta, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kansainvälisiä yhteyksiä. Olemassa olevien liikenneverkkojen osalta pyritään väylien kuntoa ja pääoma-arvoa ylläpitämään ja turvaamaan tiestön, rataverkon sekä yksityisteiden peruspalvelutaso vähintäänkin nykytasoisena.

Hallitus toteuttaa suunnitelmallista liikenneturvallisuustyötä tieliikenneonnettomuuksien torjumiseksi. Hallitus tiivistää eri hallinnonalojen yhteistyötä ja tehostaa erityisesti toimia liikennekäyttäytymisen parantamiseksi, liikenneympäristön ongelmakohtien poistamiseksi ja uuden teknologian hyödyntämiseksi. Tavoitteena on kevyen liikenteen väylien lisääminen ja raskaan liikenteen vähentäminen taajamista. Hallitus pyrkii parantamaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä



Tiehallinnon pyrkimyksenä on toteuttaa hallitusohjelmaa ja selvittää toiminnan vaikutuksia hallitusohjelman tavoitteiden kannalta.

## 1.2 Ministerityöryhmän linjaukset

Hallituksen asettama liikenneväyläpolitiikkaa valmisteleva ministerityöryhmä on ottanut kantaa väylätöiminnan ohjelmoinnin uudistukseen, esittänyt liikenneväylähankkeiden investointiohjelman vuosille 2004 - 2007 ja ottanut kantaa mahdollisesti vuosina 2008 - 2013 aloitettaviin ajankohtaisiin hankkeisiin sekä tehnyt ehdotukset perustienpidon tason turvaamisesta. Lisäksi työryhmä on arvioinut eri rahoituskeinoja investointiohjelman rahoittamiseksi.

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma sisältää perussuunnitelman lisäksi ministerityöryhmän esityksen mukaisen suunnitelman. Esityksen toteuttamisesta päätetään hallituskauden aikana kehys- ja budjettipäätösten yhteydessä.

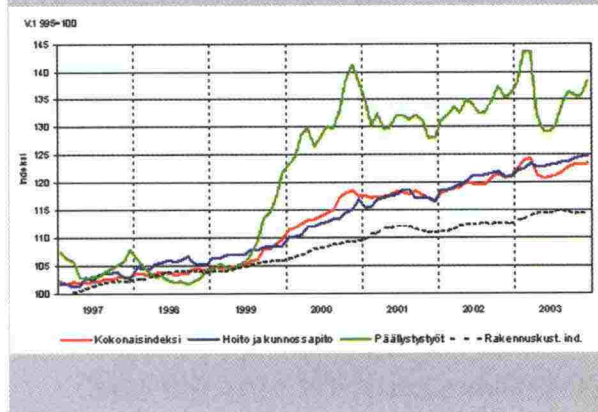


### 1.3 Kustannustason kehitys



Kuva 1. Tienpidon määrärahojen käyttö 1991 – 2003, kehukset 2004 – 2008 sekä liikennesuorite yleisillä teillä 1991 – 2008.

Maarakennuskustannusindeksi kääntyi vuoden 1999 lopulla selvään nousuun ja on noussut vuoden 2003 syksyyn mennessä 16 %. Maarakennusalan kustannusten nousu oli tuona aikana muuta rakennusala nopeampaa. Päälystystöiden kustannustason nousu vuodesta 1999 vuoteen 2000 oli muuta maarakennusala voimakkaampi ja kustannustaso jäi pysyvästi noin 20 % korkeammalle tasolle. Tienpidossa kustannustason nousu onkin merkinnyt rahoituksen ostovoiman vähentymistä noin 70 miljoonalla eurolla vuodessa. Suunnittelukaudella maarakennusalan kustannustason arvioidaan kohoavan 2–3 prosentin vuosivauhdilla, joka vastaa pitkän aikavälin keskimääräistä muutosvauhtia. Kustannusnousun siirtyminen tienpitoon tapahtuu lyhyellä aikavälillä alan markkinatilanteen ja pidemmällä aikavälillä alan tuotavuuskehityksen mukaan.



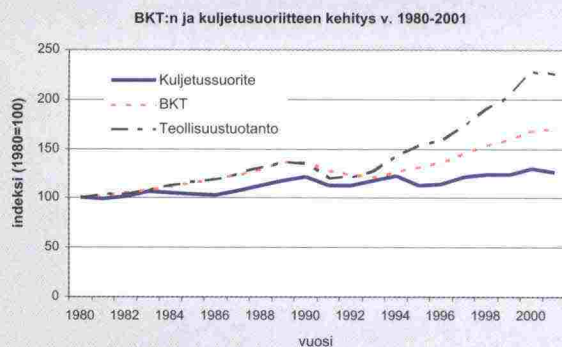
Kuva 2. Maarakennuskustannusindeksi sekä rakennuskustannusindeksi vuosina 1997 – 2003

### 1.4 Liikenteen kasvu

Liikenne-ennusteen mukaan pääteiden liikenne kasvaa selvästi voimakkaimmin. Pääteiden liikennettä lisäävät väestön muuttoliike kasvukeskuksiin, lisääntyvä matkailu ja muu pitkämatkainen liikenne sekä mökkiliikenne. Seututeillä liikenteen määrä kasvaa kaikissa maakunnissa jokseenkin selvästi.

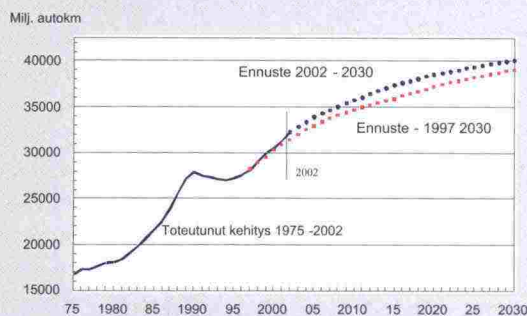
Yhdysteillä liikenteen kasvu on pysähtynyt tai kääntynyt laskuun useimmissa maakunnissa. Selvää kasvua on ainoastaan Uudellamaalla, Itä-Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa sekä Pirkanmaalla. Tiekohtaisesti tarkasteltuna yhdystieverkolla on suuri määrä yhdysteitä, joiden perusteet teiden pitämiseksi yleisinä teinä ovat vähentyneet.





Kuva 3. Kotimaan kuljetussuoritteiden, bruttokansantuotteen ja teollisuustuotannon kehitys vuosina 1980-2001 (lähde: Tilastokeskus).

Tuotantorakenteen muutos painottaa hyvää liikennöitävyyttä. Kuljetusten täsmällisyys ja joustavuus sekä kustannustehokkuus ovat keskeisiä. Kuljetussuoritteet eivät enää kasva talouskasvun kanssa samaa vauhtia. Kuljetusmatkat pitenevät, tonnikipometrit kasvavat tonneja enemmän.

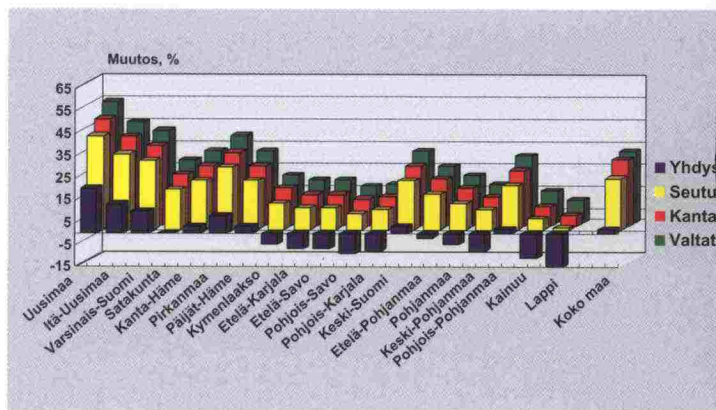


Kuva 4. Tielikenteen kehitys vuosina 1975 - 2002 sekä vuosien 1997 ja 2003 ennusteiden mukainen kehitys vuoteen 2030.

Maassamme 1990-luvun puolivälistä asti käynnissä ollut voimakas muuttoliike maaseudulta keskuksiin ja edelleen muutamille kasvaville kaupunkiseuduille jatkuu. Muuttoliike kaupunkiseuduille hajauttaa yhdyskuntarakennetta ja lisää liikennetarvetta. Työmatkojen pituus on kasvussa ja pientalotyyppinen asuminen on suosittua jatkossakin. Muuttajat jäävät kehyskuntiin, koska kasvukeskuksista puuttuu kohtuuhintaisia

asuntoja. Alueet ovat yksipuolisia toiminnoiltaan, palveluihin liikutaan henkilöautolla.

Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan väestön määrä kasvaa vain Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa, Pirkanmaalla ja jonkin verran Pohjois-Pohjanmaalla. Muissa maakunnissa väki vähenee. Suurin kasvu on Uudellamaalla lähes 20 % ja suurin vähenemä Kainuussa yli 20 %.



Kuva 5. Tielikenteen kehitys maakunnittain ja tielueittain 2002 - 2030, muutos %

## 1.5 Alueiden rooli tienpidon suunnittelussa

Alueiden huolena on ollut maakuntien elinvoimaisuuden säilyminen ja kehittyminen. Maakunnissa ollaan huolissaan mm. maankäyttöä tukevien investointihankkeiden siirtymisestä, seututeiden ja kuntakeskusten välisten yhteyksien parantamisesta, sorateiden ja päällystettyjen teiden kunnosta.

Aluekeskusohjelmia ja maakuntien elinvoimaisuutta halutaan tukea tienpitotoimilla. Alueiden kehittämislain mukaisesti valtion viranomaisten on otettava huomioon maakuntaohjelmat, edistettävä niiden toteutumista ja arvioitava toimenpiteiden vaikutuksia aluekehitykseen. Maakuntien yhteistyö Tiehallinnon ja muiden alueellisten toimijoiden kesken lisääntyy maakuntaohjelmien toteutussuunnitelmien laatimismenettelyjen kautta. Tiepiirit edustavat koko LVM:n hallinnonalaan maakuntien maakuntaohjelman laadinnassa sekä sen toteuttamissuunnitelmien valmistelussa.

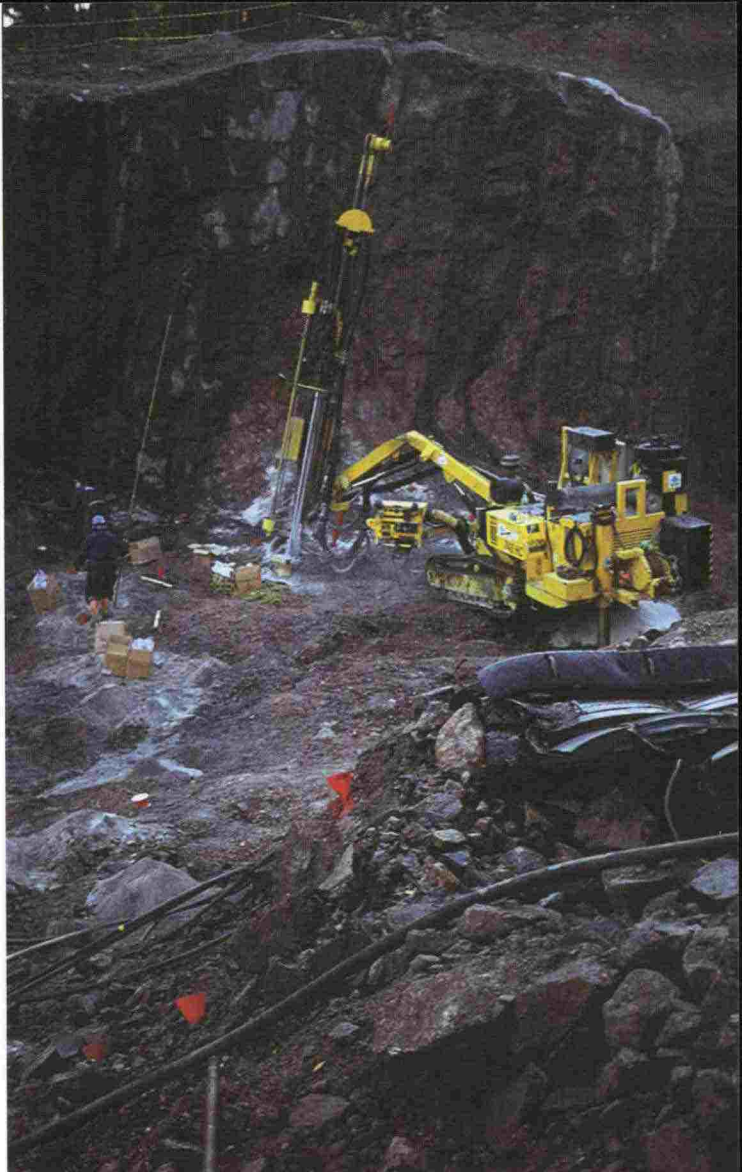


Maakuntien huolena ovat myös metsäteollisuudelle, kotimaisten polttoaineiden ja maaseutuelinkeinojen kuljetuksille aiheutuvat sujuvuusongelmat. Varsinkin kelirikon aiheuttamien haittojen vähentämistä pidetään tärkeänä. Myös liikenneturvallisuuden ja julkisen liikenteen toimintaedellytysten parantaminen on noussut esille. Maakunnat esittävät mm. koulu- ja työmatkojen turvaamiseksi lisää kevyen liikenteen väyliä sekä yleisesti julkisen liikenteen toimintaedellytysten parantamista etenkin koulujen ja työpaikkojen läheisyydessä.

Vuoden 2005 alusta tulee voimaan Kainuun malli. Se tarkoittaa Kainuun alueella tienpidon määrärahojen kohdentamista uudelle "Kainuun kehittämisraha" -momentille.

### 1.6 Tielaitosuudistuksen siirtymäkausi

Tielaitosuudistuksen siirtymäkaudella 2001 - 2004 yleisten teiden tienpito on avattu asteittain kilpailulle. Tiehallinnon arvioiden mukaan uudistuksella tavoiteltu noin 50 Me:n säästö on toteutumassa. Tiehallinnon asema arvostettuna viranomaisena ja tilaajana on myös toteutumassa.



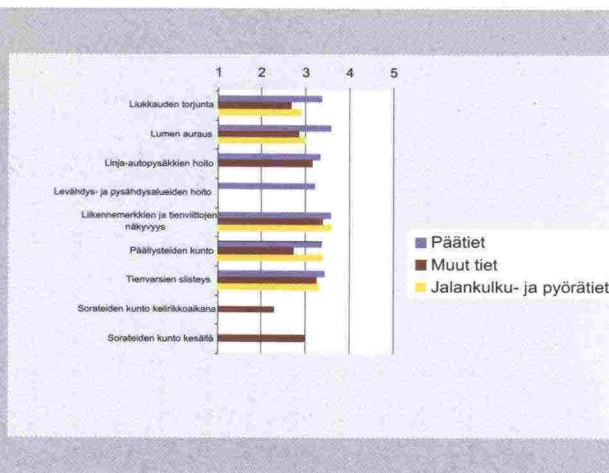


## 2 TIENPIDON LÄHTÖKOHDAT JA LINJAUKSET

### 2.1 Nykytila

Tienpidon painopiste on selkeästi nykyisen tieverkon ylläpidossa. Tieverkon kunnon pitkään kestänyt heikkeneminen on saatu pysäytetyksi supistamalla laajennus- ja uusinvestointeja.

Tienkäyttäjät ovat olleet tyytyväisiä pääteiden hoidon tasoon. Sen sijaan alempiluokkaisten teiden hoidon tasoon ollaan tyytymättömiä.



Kuva 6. Asiakastyytyväisyystuloksia vuodelta 2003

Tieverkon kestävä ylläpito, päällysteiden ylläpito ja peruskorjausinvestoinnit, vaativat noin 200 Me:n rahoituksen vuosittain. Ylläpidosta on tingitty vuosina 1995 – 2002 noin 450 Me. Taloudellisen optimitilan, jossa tienkäyttäjien ja valtion yhteenlasketut kustannukset ovat minimissään, saavuttaminen vaatisi nyt jo 800 Me:n kertarahoituksen

Sorateilla keli- ja katualueiden määrän pitkän aikavälin trendi on ollut laskeva. Vuosittain inventoituja keli- ja katualueita on ollut noin 1000 km. Ongelmana on edelleen sora- tiestön kauttaaltaan heikko rakenteellinen kunto. Keli- rikkokohteita on parannettu vuosittain 50 – 100 km

Pääosa silloista on vielä hyväkuntoisia, joskin huono- kuntoisten siltojen määrä on kasvamassa.

Korjausta vaativien siltojen määrä on kasvanut nope- ammin kuin niitä on ollut mahdollista korjata. Jatkossa peruskorjausikään tulevien siltojen määrä tulee selvästi lisääntymään.

Uusiin laajennus- ja uusinvestointeihin ei ole paljon mahdollisuuksia. Liikenneturvallisuuden lisäksi inves- toinneilla ei juurikaan voida tukea muiden tavoitteiden toteuttamista. Rahoitustaso ei mahdollista liikenteen kasvusta, maankäytön kehittymisestä tai elinkeino- elämän tarpeista aiheutuvia investointeja.

#### 2.1.1 Kaupunkiseuduilla muutostarpeita

Kasvavilla kaupunkiseuduilla ongelmana on voimakas liikenteen kasvu, jonka aiheuttamiin tarpeisiin Tiehallinnolla ei ole valmiutta vastata. Ongelmat ovat jo näh- tävissä ja tulevat edelleen kärjistymään suunnitelma- kauden aikana. Tiehallinto ei pysty toteuttamaan lii- kennejärjestelmäsuunnitelmien investointihankkeita yleisten teiden osalta, eikä myöskään riittävässä määrin toteuttamaan perustienpidon rahoituksella toteutettavia pienempiä toimenpiteitä.

Investointeja tarvitaan mm. joukkoliikenteen sujuvuutta turvaaviin järjestelyihin, lisäkaistoihin, pysäkkijärjes- telyihin, matkakettujen toimivuuteen ja kevyen liikenteen järjestelyihin. Kaupunkiseutujen pääteiden toimivuus edellyttää eritasoliittymien täydentämisiä, kaistajärjes- telyjä ja monia pikaparanusluontoisia toimenpiteitä. Kiireellisiksi luokiteltuja meluntorjuntahankkeita tulisi myös voida toteuttaa.

#### 2.1.2 Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen

Tiehallinto on sitoutunut osaltaan toteuttamaan valtio- neuvoston periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Periaatepäätös edellyttää viiden kuo- lemaan johtaneen onnettomuuden ehkäisemistä vuosit- tain Tiehallinnon toimenpiteillä. Mittarina käytetyn las- kennallisen henkilövahinkoihin johtaneiden onnetto-



muuksien vähenemänä (heva) se merkitsee 50 hevan vähenemää vuositasolla ja yhteensä 200 hevan vähenemää koko suunnitelmakaudella.

Valtioneuvoston periaatepäätös perustui näkemykseen, että liikenneturvallisuusinvestointeja voitaisiin lisätä erityisesti vilkkaimille pääteille, joilla kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski on suurin. Investointeihin käytettävä rahoitus on kuitenkin vähenemässä, eikä asetettua tavoitetta voida saavuttaa periaatepäätöksen esittämällä tavalla. Tavoitteeseen edetään pääosin pienillä liikenneturvallisuustoimilla, nopeusrajoituksilla ja nopeuksien valvonnalla. Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesta tavoitteesta voidaan saavuttaa noin kaksi kolmasosaa.

Liikennekuolemien määrä yleisillä teillä ei toimenpiteistä huolimatta ole vähentynyt riittävästi. Myös valtioneuvoston periaatepäätöksen toteuttamiseen tähtäävästä periaatepäätöksestä on jääty selvästi jälkeen. Voidaan arvioida, että liikennekuolemien vähentämistavoitteen saavuttamiseen ei todellisuudessa päästä tienpidon osalta asetetulla 50 hevan vähenemällä, vaan siihen tarvittaisiin noin 70 – 80 hevan suuruiset vaikutukset.

### 2.1.3 Päätieverkolla modernisointitarvetta

Päätieverkolla on runsaasti yhteysvälejä, joita on tarpeen modernisoida liikenneturvallisuus- ja toimivuuspuutteiden poistamiseksi sekä elinkeinoelämän tarpeiden tukemiseksi. Päätieverkon yhteysvälien parantamista voidaan toteuttaa ainoastaan kehittämisinvestoinnein. Perustienpidon investoinneilla on mahdollista parantaa vain paikallisia ongelmakohtia ja niitäkin vähemmän kuin akuutti tarve vaatii.

### 2.2 Tie- ja liikenneolojen tavoitetilä

Tiehallinnon tuottamat liikenteelliset palvelut ovat osa yhteiskunnan tarjoamia palveluja, joiden tulee olla oikeassa suhteessa muihin yhteiskunnan tarjoamiin palveluihin. Tätä varten Tiehallinto on laatinut asiantuntija-arvioon perustuvan kuvauksen tie- ja liikenneolojen tavoitetilasta. Eteneminen tavoitetilän suuntaan tapahtuu pitkällä aikavälillä yhteiskunnallisen keskustelun ja vuorovaikutteisen suunnittelun kautta käytettävissä olevien resurssien puitteissa.

#### Taulukko 1. Tie- ja liikenneolojen tavoitetilän päämäärät eri näkökulmista

Ihmisten jokapäiväisen liikkumisen näkökulmasta

- sujuvat työmatkat ovat osa ihmisten hyvinvointia ja yritysten kilpailukykyä
- turvallinen koulutie lasten ja heidän vanhempiensa perusoikeus
- peruspalvelut ovat entistä kauempana, mutta sujuvasti eri väestöryhmien saavutettavissa
- kevyen liikenteen väylät ovat myös ulkoilureittejä
- laadukas vapaa-ajan liikkuminen entistä useampien mahdollisuus

Elinkeinoelämän kuljetusten ja logistiikan näkökulmasta

- kuljetusten toimintavarmuus on yritysten menestystekijä
- täsmällisyys ja oikea-aikaisuus on yritysten kustannustehokkuutta
- nopeat ja täsmälliset toimitukset ovat myös yritysten tarjoamaa palvelutasoa
- tavoitteena koko kuljetusketjun hyvä toimivuus
- kuljetusten kustannustehokkuus lisää teollisuuden kilpailukykyä
- lasti ja kuljettaja ”ehjänä perille”

Alueiden kehittymisen näkökulmasta

- tasapuolisen alueellisen kehityksen tukeminen
- kasvukeskusten kehityksen tukeminen, pääkaupunkiseudun haasteet metropolipolitiikkaa
- yhdyskunnan perusrakenteiden toimivuus: maankäytön uudet haasteet, palvelujen saavutettavuus sekä kuntien yhteistyö ja verkottuminen
- alueiden kilpailukyky: tuetaan vahvuuksia
- alueiden saavutettavuuden ylläpitäminen: yhteydet maakuntakeskusten välillä, yhteydet terminaaleihin, yhteydet pääkaupunkiseuduille

Yhteiskunnan odotusten ja arvostusten kannalta

- turvallisuus keskeisenä tavoitteena
- ympäristön painoarvo kasvaa
- kaikkien liikkumismahdollisuus on oikeudenmukaisuutta
- taloudellisuus ja tehokkuus on vastuuta veromarkoista



## 2.3 Tienpidon linjaukset ja tavoitteet TTS-kaudelle

**Pääteiden kehittämisen** keskeiset tavoitteet ovat:

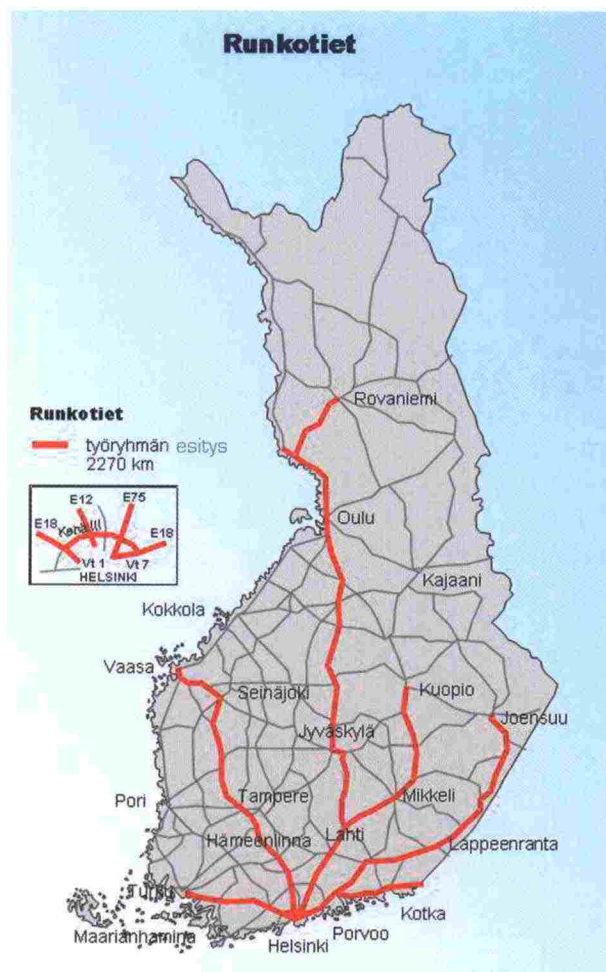
- pääteillä liikenteen tulee olla sujuvaa ja turvallista
- yhteysvälien ajo-olosuhteet ovat yhtenäiset
- pääteiden ja maankäytön kehittämisen tarpeet sovitaan yhteen kiinnittäen huomiota sekä hyvän turvallisen verkkorakenteen että yhdyskuntarakenteen muodostumiseen
- vakavat onnettomuudet vähenevät
- joukkoliikenne ja kevyt liikenne sekä ympäristö otetaan huomioon

Pääteiden keskeisimmällä osalla, runkoteillä, on tavoitteena muuta päätieverkkoa yhtenäisempi korkea laatutaso. Se ei kuitenkaan välttämättä vaikuta suoraan toimenpiteiden kiireellisyyteen. Runkoteillä rajoitetaan voimakkaasti maankäyttöliittymien määrää ja liittyminen tulee järjestää korkeatasoisesti. Runkotiet määritellään uudessa maantielakiehdotuksessa.

Pääosalle pääteistä (keskivuorokausiliikenne, KVL > 3000) tavoitteena on hyvä palvelu- ja laatutaso. Vähäliikenteisillä pääteillä (KVL < 3000) hyväksytään alempikin palvelu- ja laatutaso, jolloin ratkaisut ja nopeustaso voidaan sovittaa maankäytön ja liikenneympäristön mukaisesti.

**Kaupunkiväylien kehittämisen** keskeiset tavoitteet ovat:

- kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen eheyttämistavoitteita tuetaan
- elinkeinoelämän kuljetusketjujen toimintavarmuutta lisätään
- joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun asemaa kaupunkiliikenteen muotoina parannetaan
- liikenneturvallisuutta parannetaan oleellisesti erityisesti kevyessä liikenteessä
- liikennemelusta aiheutuvia haittoja vähennetään
- liikenteen hallinnan keinoin parannetaan liikennemuotojen yhteistoimintaa, liikenteen sujuvuutta ja liikenneväylien käytön tehokkuutta.



Kuva 6. Runkotiet (LVM:n julkaisu: valtakunnallisesti tärkeät verkot ja terminaalit)

Kaupunkiseutujen liikenneoloja ja pääliikenneverkkoa parannetaan yhteistoiminnassa laadittuihin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin perustuen.

**Maaseudun** perusverkon ylläpidon ja kehittämisen keskeisenä tavoitteena on aluerakenteen, palvelurakenteen tai elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden tukeminen ja siellä esiintyvien puutteiden poistaminen. Tavoitteena on, että

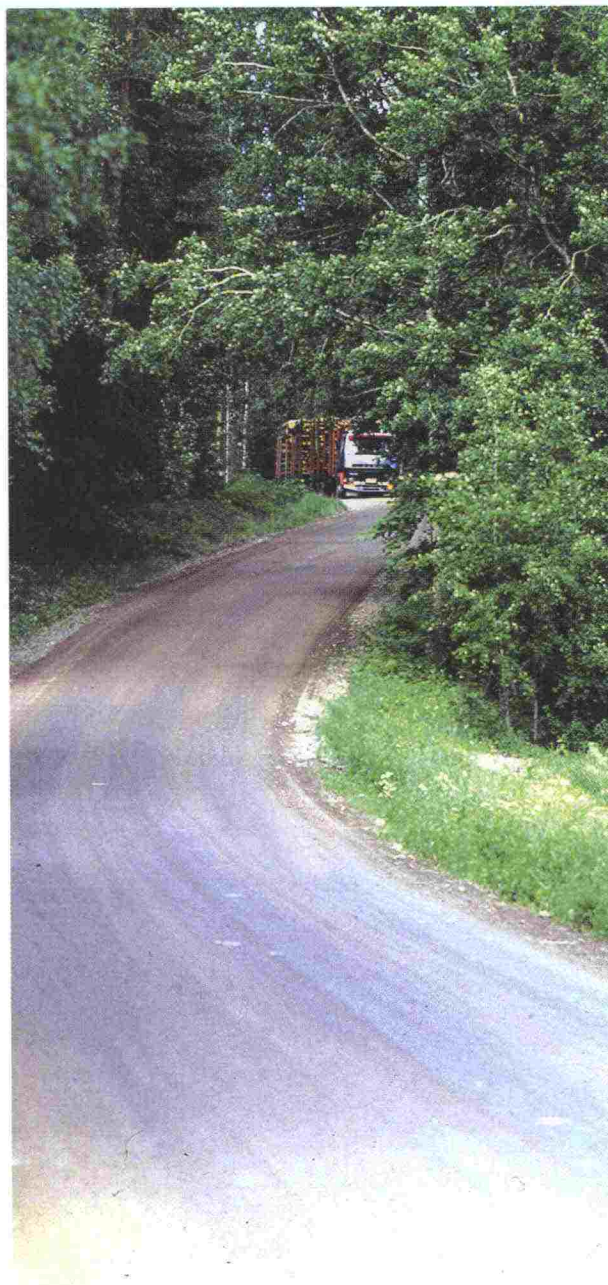
- kuntakeskusten väliset tiet ovat päällystettyjä
  - väylät vastaavat ajoneuvoyhdistelmien mittasuhteita
  - talviolosuhteet mahdollistavat jatkuvan liikennöinnin
  - painorajoituksia vähennetään
  - kevyen liikenteen olosuhteet paranevat taajamissa ja koulumatkojen reiteillä haja-asutusalueilla.
- Yksitystiet ovat osa maaseudun liikennejärjestelmää. Tiehallinto tukee pyrkimyksiä yksityistieverkon kunnon säilyttämistä toimivan liikennejärjestelmän edellyttämällä tasolla.

**Liikenteen hallinnassa** on tavoitteena mahdollistaa laadukkaiden liikenteen tiedotuspalvelujen, liikenteen ajantasaisen ohjauksen, häiriönhallinnan toimien ja muille liikennesektorin toimijoille ajantasaisten perustietopalvelujen tuottaminen turvallisen ja sujuvan liikumisen varmistamiseksi. Tämä edellyttää luotettavaa ja ajantasaista tietoa liikenteellisestä tärkeimmillä pääteillä ja suurten kaupunkiseutujen tiestöllä vallitsevista tie- ja liikenneoloista ja niiden arvioidusta kehityksestä.

**Tiestön kunto** säilytetään vähintään nykyisellä tasolla. Pitkällä aikavälillä kunto pyritään nostamaan sellaiselle tasolle, että tienpitäjän ja tienkäyttäjien kustannukset olisivat optimissa.

**Liikenneturvallisuudessa** Tiehallinto on sitoutunut valtioneuvoston periaatepäätöksen tavoitteeseen, jonka mukaan tieliikenteessä kuolee vuonna 2010 enintään 250 henkilöä. Laskennallisena henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemänä se merkitsee 50 hevan vähenemistä vuosittain. Tavoitteena on erityisesti pääteiden vakavien onnettomuuksien vähentäminen sekä kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen taajamissa.

**Ympäristön** tavoitealueella vähennetään tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvia meluhaittoja ja pohjavesien pilaantumiseriskiä toteuttamalla kiireellisiä meluntorjuntatoimia ja pohjavesien suojauksia. Tavoitteena on, että yli 65 dBA:n ylittävät häiriöt yleisten teiden läheisyydessä pääosin poistettu. Pohjavesien pilaantumiseriskiä vähennetään toteuttamalla kiireelliset pohjavesien suojaustoimet ja pitämällä liukkaudentorjuntasuolan käyttö normaalitalvena alle 80 000 tonnin tasolla.





## 3 PERUSTIENPITO

### 3.1 Perussuunnitelma

Perussuunnitelma on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön ohjeiden mukaisesti 558 Me:n rahoituskehikseen.

Perussuunnitelman keskeisenä painotuksena on nykyisen tiestön päivittäisen liikennekelpoisuuden, kunnon ja liikenneturvallisuuden turvaaminen.

**Päätieverkon palvelutaso** säilytetään hyvänä. Talvihoidolla turvataan hyvä toimintavarmuus kaikkina vuorokauden aikoina. Kunto säilytetään vähintään nykyisellä hyvällä tasolla.

Käynnissä olevat kehittämisinvestoinnit parantavat liikenteen sujuvuutta merkittävästi yksittäisillä tieosuuksilla. Perustienpidon laajennusinvestoinneilla on mahdollista toteuttaa ainoastaan vähäisiä paikallisia toimenpiteitä kuten liittymien parantamista ja kevyen liikenteen järjestelyjä.

**Palvelutaso maaseudun tieverkolla** säilytetään nykyisellään. Talvihoidolla turvataan seututeillä vähintään tyydyttävät ja yhdysteillä vähintään riittävät ajo-olosuhteet. Päälystettyjen teiden kunto säilytetään vähintään nykyisellä tasolla. Käytännössä se tarkoittaa, että huonokuntoisten päälystettyjen teiden aiheuttamat palvelutason ongelmat säilyvät. Sorateiden runkokelirikosta aiheutuvia haittoja vähennetään hitaasti.

Investoinnit maaseudun tieverkolla ovat pieniä ja niillä voidaan poistaa ainoastaan paikallisia liikenneturvallisuusongelmia.

**Kaupunkiseutujen tieverkolla** säilytetään hoidon ja ylläpidon palvelutaso nykyisellään. Tienpidossa painottuvat maankäytön ja elinkeinoelämän kehittymisestä sekä liikennejärjestelmän toimivuuden kehittämisestä tulevat tarpeet.

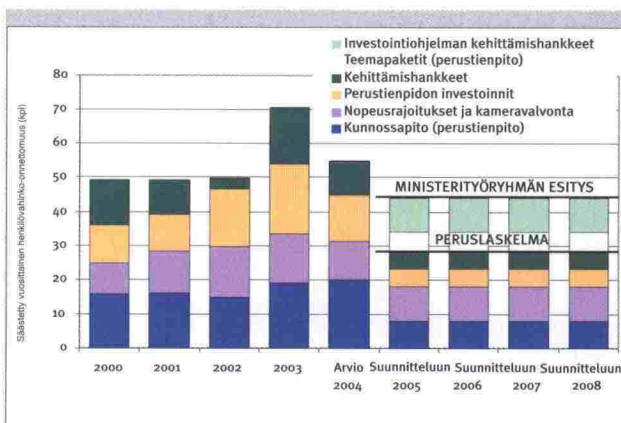
Kaupunkiseuduilla jäävät lähes kokonaan toteuttamatta kiireelliset keskisuuret investoinnit ns. väliinputoja-hankkeet. Tällaisia ovat ohikulkuteiden rakentaminen

ja kaupunkien maankäytön kehittymistä tukevat toimenpiteet, joukkoliikenteen kaistojen rakentaminen, kevyen liikenteen verkon täydentäminen ja liikenteen hallinnan kehittäminen sekä kiireelliset meluntorjuntatoimenpiteet. Kaupunkiseuduilla liikenteen toimivuus heikkenee suunnitelmakaudella.

**Liikenneturvallisuutta** koskevan tavoitteen saavuttamiseksi perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit sekä muut toimet suunnataan pääasiassa liikenneturvallisuutta tehokkaasti parantaviin toimenpiteisiin. Nopeusrajoituksia tarkistetaan paikallisten olosuhteiden niin edellyttäessä

Automaattisen nopeuksien valvonnan lisäämistä tuetaan. Tienpitotoimenpiteiden lisäksi Tiehallinto toimii aktiivisesti yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa myönteisen liikenneturvallisuuskehityksen edistämiseksi.

Suunnitelmakaudella saavutetaan perustienpidolla ja kehittämisinvestoinneilla yhteensä keskimäärin 32 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä vuodessa, josta perustienpidon osuus ilman nopeusrajoituksia on 12 hevaa.



Kuva 8. Tienpidon laskennalliset liikenneturvallisuusvaikutukset

## Joukko- ja kevytliikenne

Hallitusohjelman liikennepoliittisena tavoitteena on joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytysten parantaminen. Tiehallinnon tehtävänä on joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittäminen ja matkakettujen toimivuuden parantaminen. Suunnitelmakaudelle voidaan toteuttaa vain pieniä toimenpiteitä, kuten yksittäisiä pysäkkijärjestelyjä. Kevyen liikenteen järjestelyjen määrä vähenee alle puoleen edellisten vuosien tasosta.

### 3.2 Ministerityöryhmän esitys perustienpidossa

Liikenneväyläpolitiikkaa linjanneen ministerityöryhmän esitys sisältää investointiohjelman vuosille 2004 - 2007. Ohjelma koostuu tieverkon ongelmakohtiin pureutuvista teemapaketeista ja isoista kehittämisinvestoinneista. Teemapaketteihin kuuluvat hankkeet ovat pääosin ns. väliinpuotoajahankkeita, joita ei perustienpidon rahoituksen niukkuuden vuoksi ole voitu toteuttaa.

Nykyisen tieverkon kunnossapitoon tarvittavaksi perustienpidon rahoitukseksi on esitetty 630 Me. Kunnossapitoon katsotaan esityksessä kuuluvaksi hoito, ylläpito, pienet alueelliset investoinnit sekä teemahankkeet. Ministerityöryhmän esittämään investointiohjelmaan pohjautuvaa hankeohjelmaa käsitellään kokonaisuutena luvussa 4.2.

Perustienpidon investoinneissa ministerityöryhmän esitys merkitsee sitä, että perussuunnitelman mukaisten investointien lisäksi toteutetaan ministerityöryhmän esittämät teemapaketit.

Vuosina 2004 - 2007 esitetään toteutettavaksi seuraavat teemat

1. Satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen  
Teemalla toteutetaan katuyhteyksiä korvaavia tai uusia yhteyksiä satamiin, muihin liikenneterminaaleihin ja maakunnallisiin jätteenkäsittelylaitoksiin.
2. Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen  
Teemalla toteutetaan kasvavilla alueilla tiehankkeita, jotka luovat edellytyksiä maankäytön eheyttämiseksi, keskustojen kehittämiseksi ja elinkeinoelämän kasvulle.
3. Pääteiden liikenneturvallisuuden parantaminen  
Teemalla toteutetaan tehokkaimmin turvallisuutta

parantavia kohteita päätieverkolla. Toimenpiteitä ovat keskikaiteellisten ohituskaistojen rakentaminen, yksityistiejärjestelyjen ja rinnakkaisteiden rakentaminen, tien leventäminen nelikaistaiseksi, eritasoliittymien rakentaminen, tasoliittymien parantaminen sekä valaistuksen rakentaminen.

4. Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä. Teemalla parannetaan joukkoliikenteen asemaa ja kevyen liikenteen yhteyksiä rakentamalla pysäkkijärjestelyjä, joukkoliikennekaistoja, liikennevaloja, meluesteitä, alikulkukäytäviä ja kevyen liikenteen yhteyksiä pysäkeille. Toimenpiteet ovat luonteeltaan välttämättömiä pikaparannustoimenpiteitä.
5. Koulumatkojen edellytysten parantaminen maaseututaajamissa. Teemalla parannetaan koulumatkojen turvallisuutta parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita 50 - 60 maaseututaajamassa eri puolilla Suomea.

Teemapakettien kuvaukset ovat liitteenä olevissa hankekorteissa.

Tiehallinnon tienpidon painotusten mukaisesti lisätään ylläpidon rahoitusta niin, että päällystettyjen teiden kunto kääntyy suunnitelmakaudella nousuun. Siltojen korjauksia lisätään niin, että siltojen kunto voidaan pitkällä aikavälillä turvata.

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien määrä ministerityöryhmän esityksessä edelleen riittämätön, jotta investoinneilla voitaisiin vastata toimintaympäristön muuttuviin tarpeisiin erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla.

**Taulukko 2. Perustienpidon lisärahoituksen kohdentuminen tuotteille ministerityöryhmän esityksen mukaisessa suunnitelmassa**

Me	2005	2006	2007	2008
Hoito	-	-	-	-
Ylläpito	8,4	10,9	15,9	15,9
Laajennus- ja uusinvestoinnit	63,3	60,8	55,8	55,8
Liikenteen hallinta	-	-	-	-
Suunnittelu	-	-	-	-
<b>Yhteensä</b>	<b>71,7</b>	<b>71,7</b>	<b>71,7</b>	<b>71,7</b>



3.3 Tuotekohtaiset toimintalinjat

3.3.1 Hoito

**Talvihoidossa** toimitaan vuonna 2001 hyväksyttyjen toimintalinjojen mukaan.

Maaseudun perusverkon palvelutaso ei ongelmakeleillä tyydytä tienkäyttäjien enemmistön tarpeita. Erityisesti ammattiliikenne on kokenut ongelmia sään ongelmatilanteissa. Tiestön hoitotasoa parannetaan kohdekohtaisesti liikenteen erityistarpeisiin kohdennetuilla täsmätoimenpiteillä. Myös urakoitsijoiden palveluvalmiutta tarpeen mukaiseen hoitotapaan lisätään.

Pohjavesivaikutusten vähentämiseksi suolan käyttöä vähennetään hallitusti. Vähentäminen kohdennetaan erityisesti pohjavesialueille. Nykyistä suolaa parempien vaihtoehtojen tutkimustyötä jatketaan. Uusien, mahdollisesti kalliimpien menetelmien käyttöönotto päätetään kokonaisvaikutusarviointien pohjalta. Rahoituskehyksessä siihen ei vielä ole varauduttu.

**Sorateilla** tienkäyttäjät kokevat hoitotason liikenteen tarpeisiin nähden puutteelliseksi. Suunnittelukaudella pyritään nykyistä hieman parempaan tasoon. Maaseudun vähäliikenteisin tiestö tulee edelleenkin säilymään pääosin sorapintaisena.

**Liikenneympäristön hoidon taso** säilyy nykyisellään. Tiemerkintöjen käyttö yhtenäistetään pyrkimällä yhtenäisiin menettelyihin maan eri osissa.

**Hoidon hankinnassa** siirytään entistä pitkäkestoisempiin sopimuksiin. Hoito hankitaan entistä kattavammin toimivuusvaatimusten perusteella. Tähän käytäntöön siirtyminen edellyttää sekä hoidossa että ylläpidossa laadullisen jälkeen jääneisyyden poistoa, mm. liikenne-merkkien ja opastustaulujen tason yhtenäistämistä.

Taulukko 3. Hoidon rahoitus

Milj. euroa	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	tot.	suunn.	TTS	TTS	TTS	TTS
Talvihoito	94,2	91,8	88,2	88,2	88,2	88,2
Liikenneympäristön hoito	47,3	48,3	44,0	44,0	44,0	44,0
Alueurakat	22,7	21,6	21,6	21,6	21,6	21,6
Tievalaistus		10,2	9,3	9,3	9,3	9,3
-sähkön hinta		2,8	2,6	2,6	2,6	2,6
-siirtokustannukset		4,2	3,9	3,9	3,9	3,9
-valaistuksen hoito		3,2	2,8	2,8	2,8	2,8
Muut		15,5	13,2	13,2	13,2	13,2
Rakenteiden ja laitteiden hoito	13,80	11,7	11,2	11,2	11,2	11,2
Sorateiden hoito	30,3	27,9	27,0	27,0	27,0	27,0
Lauttaliikenne	23,1	23,1	25,0	25,0	25,0	25,0
Hoito yhteensä	208,6	202,8	195,4	195,4	195,4	195,4

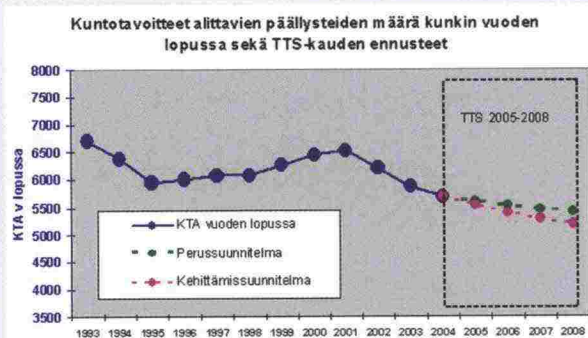
3.3.2 Ylläpito

Päällystettyjen teiden kuntotaso säilyy vähintään nykyisellään. Päämääränä on pitemmällä aikavälillä kunnon nostaminen tasolle, jossa tienkäyttäjien ja tienpitäjän kustannukset ovat mahdollisimman pienet.

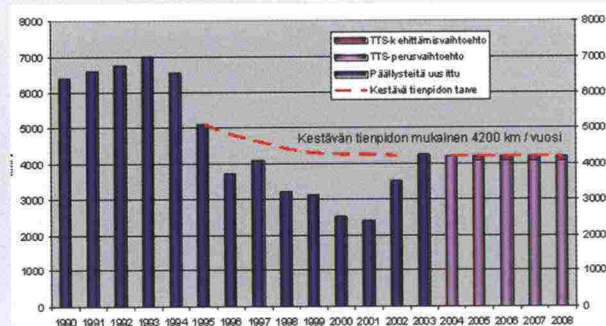
Taulukko 4. Tiestön ja siltojen kunnan nykytila ja päämäärä

	Nykytila	Päämäärä
Päällysteet	Huonokuntoisia teitä 5900 km Kantavuudeltaan puutteellisia teitä 1800 km	Optimitilassa huonokuntoisia teitä 3000 km Ei kantavuuspuutteita
Soratiet	Kelirikko-ongelmaisia teitä 2250 km Painorajoituksia n. 3000 km/vuosi	Kelirikko-ongelmaisia teitä enintään 1000 km Painorajoituksia enintään 2000 km/vuosi
Sillat	Siltojen kunto heikkenee ja korjaustarve lisääntyy kiihtyvällä vauhdilla	Pääoma-arvo säilytetään ja kunnan heikkeneminen pysäytetään. Toimenpiteet tehdään elinkaarikustannukset minimoiden oikea-aikaisesti.

Päällysteiden uusimisessa on TTS -kaudella tavoitteena nostaa päällysteiden uusimismäärät kestävä ylläpidon tasolle. Päällystettyjen teiden ylläpidossa on huolehdittava siitä, että peruskorjausten määrä on riittävä, teiden sivukaltevuuksia ja sivukaiteiden ylläpitoa lisätään. Kevyen liikenteen väylien ylläpitotoimien määrä lisääntyy.



Kuva 9. Kuntotavoitteet alittavien (KTA) päällysteiden määrä eri vaihtoehtoilla



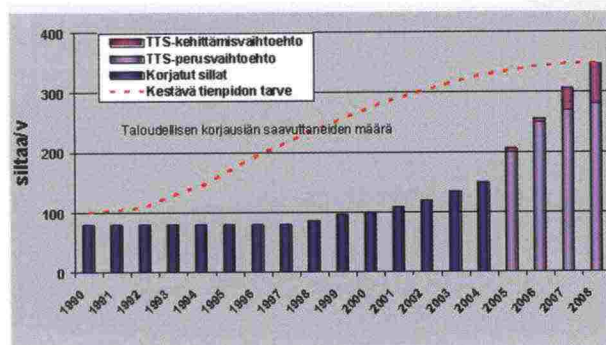
Kuva 10. Päällysteiden uusimisessa tavoitteena on kestävä ylläpidon taso

**Sorateiden** runkokelirikkoa vähennetään 50 - 100 km vuodessa. Toimenpiteitä suunnataan liikenteelliseltä merkitykseltään tärkeimmille tieosuuksille.

Sorateiden inventoituja kelirikko-kohteita on viime vuosina ollut noin 1 000 km. Kelirikkorajoituksia on viime vuosina asetettu noin 3 000 - 4 000 km. Painorajoitusten määräämiselle on otettu käyttöön uudet yhtenäiset toimintalinjat, jolla elinkeinoelämälle aiheutuvia haittoja pyritään minimoimaan. Painorajoitusten määrä on vähentynyt viimeisen 15 vuoden aikana.

**Siltojen** ylläpidossa on tavoitteena siltojen kunnon säilyttäminen nykyisellään.

Suunnitelmakaudella lisääntyy voimakkaasti peruskorjausikään tulevien siltojen lukumäärä. Siltojen ylläpidossa on haasteena löytää sellaiset strategiat, jotka minimoivat siltojen elinkaarikustannukset. Käytössä olevien tunnuslukujen perusteella siltojen yleiskunto on heikentynyt viime vuosina.



Kuva 11. Tavoitteena on siltojen kunnon jälkeen jäämän kasvun pysäyttäminen

Taulukko 5. Perustienpidon ylläpidon korvausinvestointien rahoitus

Ylläpito (Me)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	tot.	suunn.	TTS	TTS	TTS	TTS
Päällysteiden ylläpito	70,5	77,4	77,4	77,4	77,4	77,4
Rakent. ja laitteiden ylläp.	19,5	15,4	14,9	15,4	15,4	15,4
Peruskorjaukset	113,7	107,2	109,3	111,3	111,3	111,3
- päällystetyt tiet	72	66,2	66,2	66,2	66,2	66,2
- soratiet	19	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7
- sillat	19	25,3	27,4	29,4	29,4	29,4
Yhteensä	203,7	200,0	201,6	204,1	204,1	204,1

Ministeriöryhmän esityksen mukaisessa suunnitelmassa tiestön kunto käännetään hitaaseen nousuun. Lisäpanostusta suunnataan erityisesti siltojen sekä teiden rakenteiden ja laitteiden ylläpitoon. Tavoitteena on optimikuntotaso, jolla tienkäyttäjien ja tienpidon kustannukset ovat minimissään. Kuntotason jälkeen jäämän kiinni kurominen ei kuitenkaan ole mahdollista.

### 3.3.3 Laajennus- ja uusinvestoinnit

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien määrä on viime vuosina ollut noin 100 Me:n suuruusluokkaa. Suunnitelmakaudella rahoitus vähenee 50 Me:n tasolle, jossa ovat mukana kuntien rahoitusosuudet.

Rahoituksesta käytetään osa yhteisesti rahoitettavien ohjelmien rahoittamiseen suunnitelmakauden alussa vuosina 2005 - 06. Sen jälkeen ohjelma lakkaa. Losseja korvaavia siltoja on suunniteltu aloitettavaksi Pinoperän ja Ulkoluodon (T) sekä Mönnin (SK) lossipaikoilla. Lisäksi pohjavesien suojausohjelmaa jatketaan vuoteen 2006 saakka.



**Taulukko 6. Yhteisesti rahoitettavat perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit**

Me	2004	2005	2006	2007	2008
Yhteisesti rahoitettavat ohjelmat	9,0	7,3	6,8	0,0	0,0
Losseja korvaavat sillat	3,7	4,5	4,8		
Liittymäohjelma	4,4				
Pohjavesiohjelma	0,9	2,8	2,0		

Rahoituksesta käytetään tavoitteiden mukaisesti noin 10 Me pieniin tehokkaisiin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin, joita ovat mm. ajonopeuksien kameravalvonta, nopeuksien hidastimet taajamissa nopeusrajoituksia alennettaessa, esteiden poistaminen tieympäristöstä, kaiteet, tievalaistus, yhtenäiset riista-aidat, väistötilat, liittymien pienet parantamistoimet sekä yksityistie- ja pienet kevytliikennejärjestelyt.

Erillisiä meluntorjuntahankkeita ei toteuteta lainkaan. Erillisiä pohjavesisuojausjauksia voidaan rakentaa päätteille 1-2 km matkalle vuodessa. Alueiden tarpeista aiheutuvia investointeja voidaan tehdä hyvin vähän.

### 3.3.4 Liikenteen hallinta

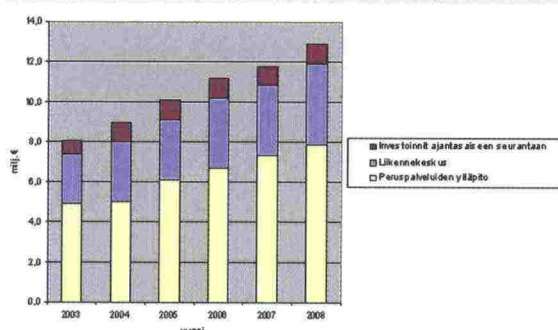
Suunnitelmakaudella turvataan liikenteen hallinnan nykyisten peruspalvelujen tuottaminen ja liikennekeskuksen toimintaa kehitetään. Tarve liikenteen telemaattisten laitteiden käytön ja ylläpidon panostukseen lisääntyy suunnitelmakaudella. Investointihankkeiden osana toteutettavat liikenteen telemaattiset järjestelmät lisäävät liikenteen hallinnan käyttö- ja ylläpitokustannuksia. Lukuosat liikennevalot ja liikennevalo-ohjelmat sekä tiesääasemat tulevat teknisen toimintaikänsä loppuun. Laitteiden uusiminen tarvittavaan tahtiin muodostuu ongelmaksi, joka vaikuttaa talvikunnossapidon keltietotarpeiden turvaamiseen ja tienkäyttäjille suunnattuun tiedotukseen ja ajantasaisen muuttuvan ohjauksen laadun turvaamiseen.

Liikenteen hallinnan palvelujen perustan muodostavan ajantasaisen liikenteen ja kelinseurannan suunnitelman mukaista kehittämistä jatketaan vuonna 2004 aloitetulla 1 milj. euron vuosivolyymilla. Suurimpien kaupunkiseutujen ja tärkeimpien yhteysvälien liikenteen seurannan osalta päästään liikenteen tiedottamisen vaatimaan tavoitelaatutasoon. Muilta osin toteuttaminen siirtyy seuraavalle suunnitelmakaudelle.

Automaattista nopeuden kameravalvontaa lisätään yhteistyössä poliisin kanssa. 800 km:n tavoite saavutetaan todennäköisesti jo vuoden 2004 aikana.

Kaupunkiseutujen liikenteen hallinnan kehittämistä edistetään alueen toimijoiden kanssa pääkaupunkiseudulle sekä Turun, Tampereen ja Oulun seuduille. Liikenteen tiedotusta ja liikenteen häiriöiden sujuvaa hoitamista varten sovitaan yhteisiä toimintamalleja ja pyritään kehittämään eri viranomaisten, kuntien, poliisin, hätäkeskusten, rajavartiolaitoksen ja tullin tietojärjestelmiä yhteensopiviksi. Liikenteen häiriötilanteissa tarvittavat varareitit ja niiden viitoitus suunnitellaan vilkasliikenteisimmille päätteille. Järjestelmien vaatimien investointien toteuttaminen on mahdollista aikaisintaan suunnitelmakauden lopulla.

Nopeusrajoitusjärjestelmän suunnittelua jatketaan. Nopeusrajoituksia tarkistetaan paikallisten olosuhteiden tarpeiden mukaan. Ohjeen tarkistaminen käynnistyy liikenne- ja viestintäministeriön toimesta vuonna 2004.



**Kuva 12. Liikenteen hallinnan rahoituksen käyttö**

### 3.3.5 Suunnittelu

Suunnitteluun kuuluu liikennejärjestelmäsuunnittelu, tiehankkeiden esisuunnittelu sekä tie- ja rakennussuunnittelu.

Suunnittelun haasteena on konkretisoida liikenne- ja viestintäministeriön yleistavoitteet ja yhteiskunnan tarpeet, viedä ne suunnitelmiin, toimintalinjoihin ja ohjelmiin sekä varmistaa, että hankkeet toteuttavat asetettuja tienpidon tavoitteita mahdollisimman tehokkaasti. Suunnittelulta edellytetään entistä parempaa tietoisuutta tiehankkeiden ja tienpidon vaikutuksista sekä vaikutusten jatkuvaa seurantaa.

Tienpidossa korostuu entistä enemmän asiakasläh-  
töisyys ja koko liikennejärjestelmän näkökulma. Tämä  
edellyttää aktiivista osallistumista yhteiskunnalliseen  
keskusteluun, paikallisiin ja alueellisiin liikennejär-  
jestelmäsuunnitelmiin sekä laaja-alaista yhteistyötä  
maankäytön suunnittelussa ja sitä palvelevien selvi-

tysten laatimista. Suunnittelun vuorovaikutus- ja osal-  
listumismenettelyillä tuetaan sosiaalisen kestävyyden  
toteutumista ja voidaan ottaa paikalliset elinkeino-  
elämän ja asukkaiden muiden tienkäyttäjien tarpeet  
huomioon suunnitelmissa.

## 4 KEHITTÄMISINVESTOINNIT

### 4.1 Perussuunnitelma

Perussuunnitelmassa oletetaan, ettei suunnitelmakau-  
della aloiteta uusia investointeja talousarvioissa jo  
päätettyjen lisäksi. Ainoastaan vuonna 2004 käynnissä  
olevat hankkeet toteutetaan valmiiksi sekä näiden li-  
säksi toteutetaan vuoden 2002 talousarviossa periaat-  
teessa päätetty E18:n moottoritiejakso Muurla - Lohja.

*Taulukko 7. Perussuunnitelman mukaiset ennen ohjel-  
makautta käynnistyneet tieverkon kehittämisinves-  
toinnit.*

Hanke	Kustannus- arvio Milj. euroa	Liiken- teelle
Kt 50 Lentoaseman tie - Tikkurila	61	2004
Vt 6 Koskenkylä - Kouvola	54	2004
Vt 13 Nuijamaan raja-aseman tieyhteys	15	2005
Vt 3 Tampereen läntinen kehä, 1. vaihe	57	2006
Vt 5 Joroinen - Varkaus	27	2005
Vt 4 Lahti - Heinola	41	2006
Vt 4 Jyväskylä - Kirri	21	2005
Vt 8 Raisio - Lohja	14	2004
E18 Lohja - Lohjanharju	59	2005

Käynnissä olevien hankkeiden jatkorahoitustarve Lah-  
dentien jälkirahoitus ja E18 Lohja - Lohjanharju mukaan  
lukien on suunnitelmakaudella 209 milj. euroa. Jatko-  
rahoitus painottuu kuitenkin vuoteen 2005 (127 milj.  
euroa).

E18-hanke Muurla - Lohja käynnistetään talousarviossa  
2002 tehdyn periaatepäätöksen sekä liikenneväylä-

politiikkaa valmistelleen ministerityöryhmän kannan  
mukaisesti ohjelmakauden alussa. Hanke on tarkoitus  
toteuttaa ns. elinkaarimallilla, eli pitkäkestoisena jul-  
kisen ja yksityisen sektorin kumppanuuteen perus-  
tuvana urakkana. Hankintamalli sisältää väylän yksi-  
tyiskohtaisen suunnittelun, rakentamisen, hoidon ja  
ylläpidon sekä väliaikaisen rahoituksen. Alustava so-  
pimusaika kattaa vuodet 2005 - 2029. Hankkeen so-  
pimusvaltuudeksi esitetään 700 milj. euroa, josta var-  
sinaisten rakennuskustannusten osuus on n. 335 milj.  
euroa. Urakoitsijalle maksettavat korvaukset, ja samalla  
valtion menot hankkeesta, alkaisivat vasta sen liiken-  
teelle avaamisen jälkeen v. 2009.

### 4.2 Ministerityöryhmän mietintöön pohjautuva suunnitelma

Suunnitelmaan sisältyy liikenneväyläpolitiikkaa val-  
mistelleen ministerityöryhmän kaikkien vuosille  
2004 - 07 esittämien hankkeiden aloittaminen työryh-  
män priorisoimassa järjestyksessä. Koska TTS-kausi  
ulottuu yhden vuoden pidemmälle, Tiehallinto esittää  
kauden viimeisenä vuotena aloitettavaksi vielä viisi  
hanketta. Lisähankkeista neljä sisältyi jo edelliseen  
TTS -ohjelmaan, ja uutena esitetään Haminan ohitus-  
tietä.

Hankeohjelman lähtökohtana on Tiehallinnon edellinen  
TTS, joka on saanut ministerityöryhmältä selvää tukea.  
Ryhmän vuoden 2008 -2013 hankekoriin nimeämät  
hankkeet ovat kaikki hyvin perusteltuja, mutta Suomen  
sitoumuksiin viitaten on ajankohtaisimpien vielä puut-  
tuvien E18-hankkeiden syytä saada riittävä prioriteetti.



TTS-kaudella aloitettavaksi esitetyt hankkeet on koottu taulukkoon 8. Teemahankkeet toteutetaan perustienpidon rahoituksella, mutta ne esitetään tässä muiden nimettyjen investointien yhteydessä kuten ministerityöryhmän mietinnössään. Mietintö korostaa eri hanke-tyyppien yhteyttä myös sanomalla, että "teemahankkeet priorisoidaan isojen investointien edelle".

Uusien hankkeiden rahoituksessa on tarkoitus soveltaa enenevässä määrin elinkaarimallia. Taulukossa 8 esitetään hankkeista kuitenkin vain normaali rakentamisen kustannusarvio.

Hankkeiden perustelut ja kuvaukset ovat liitteenä olevissa hankekorteissa.

**Taulukko 8. Vuosina 2004-2008 aloitettavat kehittämisinvestoinnit. Teemat ja hankkeet vuosille 2005-07 ministerityöryhmän esityksen mukaisessa kiireellisyysjärjestyksessä.**



Hankkeet	Me	H/K	Toimenpide 1)	Sijainti 2)
<b>Teemapaketit</b>				
Teema 1 Satama- ja terminaaliyhteydet	30	ok		K
Teema 2 Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen	60*	ok		K
Teema 3 Pääteiden turvallisuuden parantaminen	40	ok		L
Teema 4 Joukkoliikennejärjestelyt PK -seudulla	32*	ok		PKS
Teema 5 Koulumatkat maaseututaajamissa	30	ok		TAAJ

#### Nimetyt hankkeet (ministeriryhmä 2005-07)

Mt 100	Hakamäentie, Helsinki	76*	2,9	2-k → 4-k, eritasol.	PKS
Vt 2	Vihti - Pori	40	ok	2-k tien parantam.	L
Vt 6	Lappeenranta - Imatra	119	1,6	2-k → 4-k, eritasol.	K+L
Vt 4	Kemin kohta ja sillat	49	2,2	mol → mo, mol	K
Mt 101	Kehä I, Leppävaara	65*	5,7	eritasol., joukkol.	PKS
Kt 51	Kirkkonummi - Kivenlahti mo	42	3,8	mo	PKS
Vt 5	Lusi - Mikkeli, puuttuvat työt	17	ok	2-k tien parantam.	L
Vt 8	Sepänkylän ohitus, Mustasaari	25	2,3	2-k tien rakentam.	K
Vt 4	Lusi - Vaajakoski	54	1,6	2-k tien parantam.	L
Vt14	Savonlinnan keskusta	50	4,5	ohitus, lisäkaistat	K

#### Mahdolliset lisähankkeet (2008)

Vt 3	Tampereen läntinen kehä 2. vaihe	57	3,3	2-k → mo	K+L
E18	Haminan ohitus	70	erit. per.	2-k tien rakentam.	K+L
E18	Kehä III, Vantaankoski - Lentoas. tie	116*	3,1	4-k tien parant.	PKS
Vt 20	Kuusamontie, Oulu	23	2,6	2-k → 4-k, eritasol.	K
Mt 101	Kehä I, Espoo ja Helsinki 1. vaihe	96*	ok	eritasol., joukkol.	PKS

\*) Kunnalla merkittävä maksuosuus

1) Toimenpiteet:

2-k → 4-k = 2-kaistaisen tien parantaminen 4-kaistaiseksi

eritasol = eritasoliittymän/liittymien rakentamista

mo = moottoritien rakentaminen

2) Sijainti: PKS = Pääkaupunkiseutu

K = muu kaupunkiseutu

TAAJ = pienemmät taajamat

L = tielinja

## 5 VAIKUTUKSET

### 5.1 Ohjelmatason vaikutukset

Nykyinen tieverkko ylläpidetään. Alueiden kehittämisestä, liikenteen kasvusta ja elinkeinoelämän muutoksista johtuviin investointitarpeisiin ei voida vastata.

Kaikilla kasvavilla kaupunkiseuduilla on suunnitelma-kauden lopulla pahasti ruuhkautuneita tieosuuksia. Pahimmin ruuhkautuminen lisääntyy pääkaupunkiseudun suurilla kehäväylillä sekä säteittäisillä sisääntuloteillä. Tieinvestointien vähäisyys vaikeuttaa liikennejärjestelmän tasapuolista kehittymistä, hidastaa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen aseman kehittämistä, vaikeuttaa yhteiskunnan ja elinkeinoelämän kehittymistä ja hajauttaa kaupunkirakennetta.

#### Perussuunnitelma

Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus ja tieverkon kunto säilyy nykytasolla. Pääteillä olosuhteet ovat hyvällä tasolla ja muulla osalla tieverkkoa nykyisellä tyydyttävällä tasolla. Tieverkon heikentyneestä kunnosta aiheutuvat haitat elinkeinoelämälle ja palvelujen saatavuudelle säilyvät. Asiakastytyväisyyden voidaan odottaa säilyvän nykyisellään tai heikentyvän.

Liikenneturvallisuuksitavoitetta valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti ei saavuteta. Toteuttamatta jäävät mm. taajamatiejärjestelyt, kevyen liikenteen väylät ja kalliimmat tasoliittymien parantamistoimet. Perustienpidon liikennepäristöön kohdistuvilla toimilla voidaan vastata ainoastaan liikenteen lisääntymisestä aiheutuvaan onnettomuuksien määrän kasvuun.

Ympäristön tavoitealueella tienpidon ja liikenteen vaikutukset eivät merkittävästi muutu ja ympäristön tila ei parane. Pohjavesien suojauksessa sekä meluntorjunnassa jäädään selvästi jälkeen tavoitteesta, jossa kii-reelliset kohteet toteutuisivat vuoteen 2010 mennessä. Erillisiä meluntorjuntahankkeita ei toteuteta. Melualueilla asuvien henkilöiden määrä kasvaa.

Pohjavesien suojausta rakennetaan suunnitelmakaudella erillisinä toimenpiteinä 4 - 8 km.

Päätieverkon vilkkaimmilla yhteysväleillä ja kasvavien kaupunkiseutujen sisääntulo- ja kehäteillä liikenteen toimivuus heikkenee. Työmatkaliikenteen ruuhkautuminen lisääntyy ja joukkoliikenteen olosuhteet heikkenevät. Käynnissä olevien kehittämisinvestointien valmistuminen parantaa toimivuutta pistekohtaisesti. Suurimmalla osalla päätieverkon yhteysvälejä liikenteen toimivuus säilyy hyvänä.

Kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen olosuhteet heikkenevät pääväylien ruuhkautumisen myötä. Muilla väylillä tilanne säilyy ennallaan. Joukkoliikenteen asemaa parantavat toimenpiteet ovat pieniä yksittäisiä pysäkkijärjestelyjä tai muita vähäisiä toimenpiteitä. Kevyen liikenteen olosuhteiden paraneminen pysähtyy. Ainoastaan taajamissa olosuhteet paranevat jonkin verran nopeussäätelyn ja liikenneturvallisuuksitoimenpiteinä toteutettujen järjestelyjen myötä. Kevyen liikenteen olosuhteiden paraneminen hidastuu investointien vähyyden vuoksi. Ihmisten jokapäiväistä liikkumista parantavia toimenpiteitä toteutetaan hyvin vähän, eikä tilanne eri liikkujaryhmien osalta muutu.

Alueiden tasapuolista kehittymistä ei suunnitelmalla voida tukea. Tiestön hoidon ja kunnan säilyttäminen ja vähäiset perustienpidon investoinnit vaikuttavat oikeaan suuntaan, mutta eivät ole riittäviä alueellisiin tarpeisiin nähden.

#### Ministerityöryhmän esitys

Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus turvataan ja tieverkon kunto kääntyy nousuun, jolloin Perussuunnitelmaan verrattuna olosuhteet alemman luokan tiestöllä paranevat hitaasti. Tieverkon heikentyneestä kunnosta aiheutuvat haitat elinkeinoelämälle ja palvelujen saatavuudelle vähenevät pitkällä aikavälillä. Asiakastytyväisyyden voidaan odottaa paranevan.



Liikenneturvallisuustavoitteen sekä perustienpito että kehittämisinvestoinnit huomioiden saavuttaminen valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti on mahdollista. Turvallisuuden parantaminen kestäväällä tavalla investointipainotteisesti luo edellytyksiä myönteiselle turvallisuuskehitykselle pitemmällä aikavälillä.

Ympäristön tavoitealueella tienpidon toimenpiteiden määrä lisääntyy jonkin verran, mutta haittavaikutukset ympäristöön eivät merkittävästi muutu. Pohjavesien suojauksessa jälkeen jäämä kiireellisten kohteiden toteuttamisessa jää vähäisemmäksi. Melualueilla asuvien henkilöiden määrän kasvu hidastuu.

Päätieverkolla käynnistyy uusia kehittämisinvestointeja, jotka pääosin valmistuvat kauden ulkopuolella. Työmatkaliikenteen ruuhkautuminen kuitenkin lisääntyy ja joukkoliikenteen olosuhteet heikkenevät. Perussuunnitelmaan verrattuna suunnitelmakauden loppupuolella liikenteen sujuvuuden heikkeneminen on hitaampaa kuin perussuunnitelmassa. Kehittämisinvestointien määrä ei ole riittävä turvaamaan liikenteen sujuvuuden säilymistä kohtuullisena.

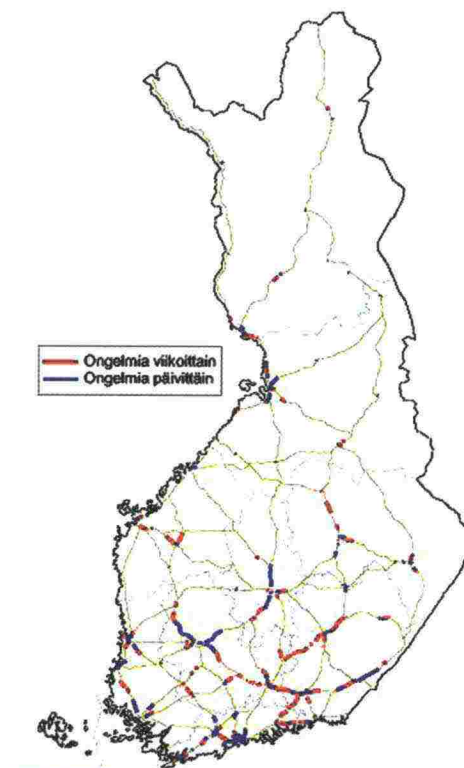
Joukkoliikenteen olosuhteet kaupunkiseuduilla heikkenevät pääväylien ruuhkautumisen myötä. Kehittämisinvestointien lisäämisellä voidaan heikentymistä hidastaa perussuunnitelmaan verrattuna. Pääkaupunkiseudun säteittäisväylillä joukkoliikenteen tilanne paranee. Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat kun kevyen liikenteen investointeja voidaan jonkin verran lisätä ja kevyen liikenteen olosuhteet paranevat perussuunnitelmaa enemmän. Ihmisten jokapäiväisen liikkumisen kannalta kevyen ja joukkoliikenteen asemaa parantavien investointien määrä kasvaa ja edistää tavoitteen toteutumista.

Kasvavien kaupunkiseutujen kehitystä tuetaan teemapaketteihin sisältyvillä hankkeilla.

## 5.2 Toiminta vaikuttavuusalueilla

### 5.2.1 Tieliikenteen palvelutaso ja kustannukset

Liikenteen toimivuus päätieverkolla heikkenee jonkin verran suunnitelmakaudella. Vuonna 2003 on päivittäisiä sujuvuusongelmia 600 päätiekilometrillä ja viikoittaisia sujuvuusongelmia noin 1500 km:llä uuden HCM -luokituksen mukaisesti määriteltynä.



*Kuva 13. Liikenteen toimivuusongelmakohdat päätieverkolla vuonna 2010, kun jo päätetyt kehittämisinvestoinnit on toteutettu*

**Joukkoliikenteen** aseman parantamiseksi Tiehallinnon tehtävänä on joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittäminen ja matkaketjujen toimivuuden lisääminen.

Suunnitelmakaudella haasteita ovat

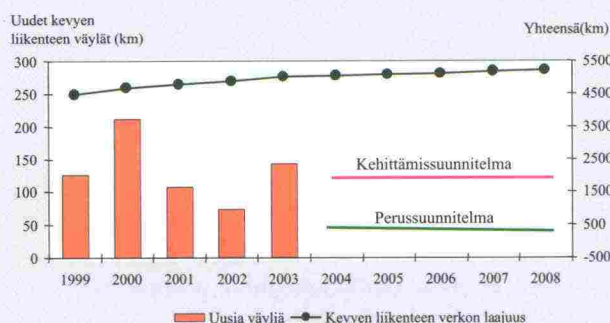
- pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kehittäminen
- kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen laatuikäytävähankkeet
- alemman tieverkon ylläpidossa ja kunnossapidossa julkisen liikenteen toimintaedellytykset parantaminen
- linja-autopysäkkien kunnossapidon ja varustuksen parantaminen
- matkaketjujen toimivuutta parantavat liityntäpysäköintijärjestelyt ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen pysäkeille.

Joukkoliikenteen aseman parantamiseksi kehitetään uusia toimintatapoja, ratkaisuja, suunnitteluohjeita ja laatuvaatimuksia. Tiehallinto lisää tietoa ja osaamista sekä aloitteellista yhteistyötä joukkoliikennettä koskevissa asioissa. Piirit ovat tehneet joukkoliikenteen tarveselvitykset, jotka ovat pohjana suunnitelmakauden toiminnansuunnittelulle.

Kevyen liikenteen aseman parantaminen on tärkeää ihmisten liikkumismahdollisuuksien ja liikenneturvallisuuden kannalta. Vaikutukset kohdistuvat eniten suurimpiin käyttäjäryhmiin koululaisiin ja vanhuksiin sekä ympäristön esteettömyyden kautta liikuntarajoitteisiin. Yhä enemmän väyliä käytetään myös liikuntaharrastukseen ja virkistytymiseen.

**Kevyen liikenteen** väyliä on rakennettu viime vuosina noin 100 km vuosittain. Suunnitelmakaudella väylien rakentaminen laskee 20 – 40 km:iin vuodessa. Järjestelyt ovat kiireellisiä turvallisuustoimenpiteitä, joita voidaan toteuttaa vain kiireellisimmissä kohteissa.

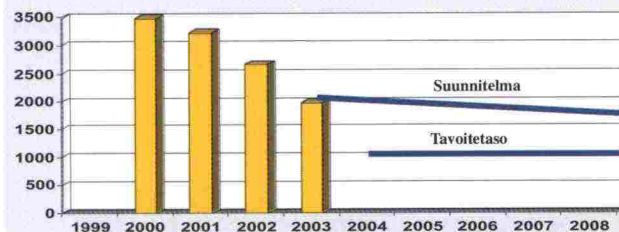
Kevyen liikenteen asema liikennemuotona ei suunnitelmakaudella parane. Investointien vähyyden lisäksi muu yhteiskunnallinen kehitys kuten yhdyskuntarakenteen hajoaminen heikentää kevyen liikenteen asemaa.



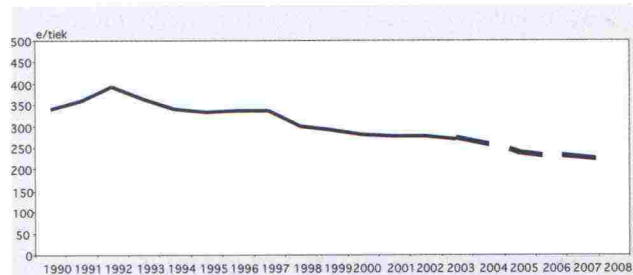
Kuva 14. Yleiset tiet, joiden varrella on kevyen liikenteen väylät ja suunnitelma TTS-kaudelle

**Painorajoitettujen teiden** pituus on pitkällä aikavälillä hitaasti laskenut. Painorajoitusten määrä riippuu ensisijaisesti runkotelirikon määrästä. Painorajoitusten määräämisessä on otettu käyttöön yhtenäiset toimintalinjat.

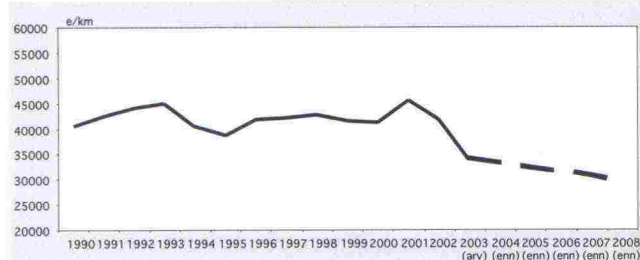
Runkotelirikkoa poistetaan tienpitotoimin 50 - 100 km vuodessa. Runkotelirikolle alttiiksi sorateiksi on määriteltä tiet, joilla viiden viime vuoden aikana on ollut runkotelirikkoa. Runkotelirikko on suotuisten talvien vuoksi vähentynyt selvästi.



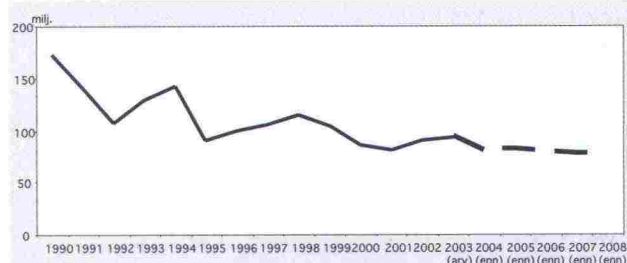
Kuva 15. Runkotelirikolle alttiiden teiden määrä: soratiet, joilla viiden viime vuoden aikana on ollut runkotelirikkoa



Kuva 16. Hoidon yksikkökustannukset euroa/tiek m vuoden 2003 kustannustasossa



Kuva 17. Päällystystöiden yksikkökustannukset euroa/päällystyskm vuoden 2003 kustannustasossa



Kuva 18. Hallintomenojen osuus perustienpidon menoista



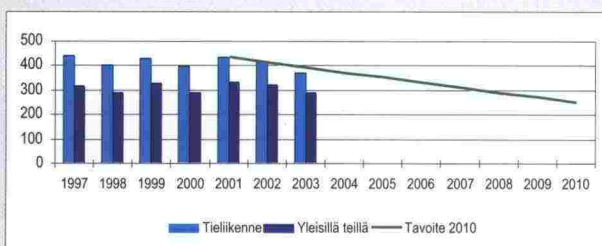
### 5.2.2 Liikenneturvallisuus

Tieliikenteen turvallisuustyössä on tavoitteena vähentää liikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrää vuonna 2001 hyväksytyn liikenneturvallisuusvision mukaisesti. Turvallisuus sisältää ihmisten jokapäiväisessä liikkumisessa sekä yksilön onnettomuusriskin vähäisyyden sekä subjektiivisesti koetun turvallisuuden tunteen.

Tienpidon liikenneturvallisuusvaikutukset muodostuvat investoinneista, nopeusrajoituksista ja nopeuksien valvonnasta sekä kunnossapidon toimenpiteistä.

Tienpitotoimenpiteiden turvallisuusvaikutus suunnitelmakaudella on keskimäärin 32 hevaa vuodessa, josta perustienpidolla saavutetaan 12 hevaa, nopeusrajoituksilla ja automaattivalvonnalla 10 hevaa ja kehittämisinvestoinneilla keskimäärin 10 hevaa vuodessa.

Perustienpidon investoinneista käytetään noin neljännes eli 9-12 Me pieniin tehokkaisiin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin, joilla vuositasolla saavutetaan 2-3 hevan vähenemä. Perustienpidon investointien vaikutus yhteensä on 3-5 hevaa. Hoidon ja ylläpidon toimenpiteillä saavutetaan 7-8 hevaa. Toimenpiteitä ovat mm liikennemerkkit, ajoratamaalaukset, tien varsien raivaukset ja liikenteen ohjaus.



Kuva 19. Tieliikenteessä kuolleiden määrän kehitystrendit ja VN:n periaatepäätöksen mukainen tavoite vuoteen 2010

#### Toimenpiteet suunnitelmakaudella

Tiehallinnon edistää yhteistyössä muiden liikenteestä ja liikenneturvallisuudesta vastaavien tahojen kanssa pitkän aikavälin myönteistä turvallisuuskehitystä tukevia toimia. Tiehallinto varmistaa omalta osaltaan turvallisuutta

Tiehallinnon toimintaa kehitetään liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan suositusten suuntaisesti

- liikenneturvallisuuden arvostusta lisätään
- liikenneturvallisuus sisällytetään laatu- ja ohjausjärjestelmiin
- suunnitelmien ja ympäristön auditointia kehitetään
- T&K-toimintaa ja tienpidon tuotteita kehitetään
- seurantaa ja osaamista lisätään.

Yhteistyötä kehitetään seuraavilla alueilla

- alueellinen liikenneturvallisuustyö
- yhteistyö poliisiviranomaisten kanssa nopeuden valvonnan kehittämiseksi
- osallistuminen liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja maankäytön suunnitteluun
- liikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehittäminen
- liikenneturvallisuusvisiota koskevan koulutuksen järjestäminen
- koulutus- ja tiedotusyhteistyö.

### 5.2.3 Ihmisten liikkuminen ja sosiaalinen kestävyys

Ihmisten jokapäiväisessä liikkumisessa on kyse yleisestä palvelutasosta, sujuvuudesta, saavutettavuudesta ja turvallisuudesta tieverkon eri osilla ja aluetyypeillä. Sosiaalinen kestävyys -tavoite sisältyy väestöryhmien jokapäiväisen liikkumisen tarkasteluun.

Tavoitetilan saavuttamista tienpidon toimenpitein tukevat kevyen ja joukkoliikenteen aseman parantaminen, liikenneympäristön yksityiskohtien esteettömyyden ja selkeyden parantaminen, maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyö sekä heikkojen ryhmien liikenneturvallisuuden edistäminen. Tavoitteen saavuttamista tukevat myös liikenteen haittojen ehkäiseminen, vuorovaikutuksen ja kansalaisten osallistumisen edistäminen sekä sosiaalisten vaikutusten arvioinnin edistäminen.

Tiehallinnon tavoitteena on ihmisten jokapäiväisen liikkumisen ja sosiaalisen kestävyysedistämisen sisäistäminen kaikkiin tienpidon tuotteisiin ja tavoitteenasetteluun. Tiehallinto noudattaa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaa koskevaa esteettömyysstrategiaa.

### 5.2.4 Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen

Tienpidon tavoitteena on tiestön kunnon pitäminen vähintäänkin sellaisella tasolla, ettei se aiheuta estettä alueen elinkeinotoiminnoille ja ihmisten liikkumiselle. Alueiden ja yhdyskuntien kehittämistä tukevat alueen kriittisten yhteysvälien parantaminen.

Tiehallinnon tulisi yhdessä muiden alueellisten viranomaisten kanssa tukea valtioneuvoston hyväksymässä aluepoliittisessa tavoiteohjelmassa asetettuja tavoitteita. Tienpidon näkökulmasta alueiden kehittämisen keskeiset lähestymistavat ovat

- aluekeskusverkon vahvistaminen
- seutukuntayhteistyön sekä kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutuksen edistäminen
- alueiden omien vahvuuksien hyödyntäminen
- maaseudun toimintakyvyn turvaaminen.

#### Toimenpiteet suunnitelmakaudella

Tienpidon linjausten mukaisesti tieverkon ylläpidon ja peruskorjausten rahoitus turvataan. Tällä painotuksella tuetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja maaseudulla palvelujen saavutettavuutta nykytasoisena.

Alueiden kehittämistä tukevat maakuntien priorisoidut mahdolliset investointihankkeet sisältyvät maakuntasuunnitelmien toteuttamissuunnitelmiin. Päätieverkon kehittämisinvestoinnit määräytyvät pääasiassa liikennemäärien ja valtakunnan aluerakenteen mukaisesti ja ne tukevat valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja ohjelmat otetaan suunnittelussa huomioon.

### 5.2.5 Ympäristö

#### Haasteita suunnitelmakaudelle

LVM uusii ympäristöohjelmansa vuoden 2004 lopulla ja sen painopisteet tulevat vaikuttamaan Tiehallinnon seuraavaan ympäristöohjelmaan. Tiehallinnon ympäristöjärjestelmä auditoidaan vuonna 2004 ja auditoinnin tulokset käytetään hyväksi ympäristöjärjestelmän kehittämisessä.

Suunnitelmakaudella lisääntyy luonnon monimuotoisuuden suojelutavoitteen ja luonnon pitkäaikaisten, palautumattomien muutosten välttämisen painoarvo.

Valtioneuvoston periaatepäätös ekologisen kestävyyden edistämiseksi ja aiheeseen liittyvät kansainväliset sopimukset lisäävät odotuksia tienpidolle.

Tiehallinnon tukikohtien ja kiinteistöjen maaperän liikaantumista on selvitetty ja arvio saneerattavien kohteiden lukumäärästä ja kustannusarvio valmistuu vuoden 2004 aikana. Tiehallinnon on selvitettävä myös aikaisempien toimien kuten vesakontorjunta-aineiden aiheuttamaa ympäristöriskiä. Ympäristövaikutusten seuraamiseksi on kehitettävä järjestelmä, joka kattaa merkittävät vaikutukset päästöistä sosiaalisiiin vaikutuksiin.

Tiehallinnon ympäristöohjelmassa on asetettu tavoitteeksi kiireellisten pohjavesisuojausten ja meluntorjuntakohteiden toteuttaminen vuoteen 2010 mennessä. Ohjelman mukaisia toimenpiteitä ei ole voitu toteuttaa läheskään suunnitellulla tavalla.

#### Toimenpiteet suunnitelmakaudella

- Tiehallinnon ympäristöjärjestelmä auditoidaan vuonna 2004. Ympäristöjärjestelmää kehitetään edelleen auditoinnin tuloksena saatavien kehittämis ehdotusten perusteella
- liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä noudatetaan kansallisen ilmastostrategian linjauksia
- tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiskeinoja ja tienpitotoimien vaikutuksia päästöihin selvitetään
- liikenteen meluhaittoja vähennetään resurssien mukaisesti
- tiedot liikenteen meluhaitoista päivitetään ja laaditaan uusittu melustrategia erityisesti asuntoalueiden melutilanteen parantamiseksi
- tienpidosta ja liikenteestä aiheutuvia pohjavesiriskejä pienennetään
- tiedot liikenteen aiheuttamista riskeistä pohjavesialueilla päivitetään
- kehittämisinvestointien suunnittelussa otetaan huomioon vihersiltojen ja eläinten alikulkukäytävien tarve ja tuetaan luontokokonaisuuksien säilymistä.
- jatketaan hankinnan asiakirjojen kehittämistä siten, että Tiehallinnon ympäristölinjaukset toteutuvat käytännössä.



## 6 PÄÄKAUPUNKISEUTU

Pääkaupunkiseutu on kansainvälisessä vertailussa ainoa merkittävä kaupunkiseutu Suomessa. Eurooppalaisessa tarkastelussa sen kilpailukyvyllä on varsin suuri merkitys koko maan kilpailukyvyllä.

Pääkaupunkiseudun yleiselle tieverkolle on ominaista muita kaupunkiseutuja suuremmat liikennemäärät ja joukkoliikenteen merkittävä asema liikennejärjestelmässä. Vilkkaimpien pääväylien liikennemäärät ovat 50 000 - 100 000 ajon./arkivrk. Joukkoliikenteen osuus kaikista moottoriajoneuvoilla tehdystä matkoista on 40 %. Pääväylien suurista liikennemääristä aiheutuu merkittäviä ympäristövaikutuksia. Melualueilla asuvien ihmisten määrä on suuri ja kasvaa liikenteen kasvaessa.

Asukkaiden ja työpaikkojen määrä pääkaupunkiseudulla ja kehyskunnissa on kasvanut jo pitkään muuta maata nopeammin. Tästä aiheutuu merkittävää investointitarvetta myös liikenteessä. Investointien vähäisyyden vuoksi on välttämättömistä investoinneista kuitenkin jääty huomattavasti jälkeen. Liikenteen tukokset haittaavat jo nykytilanteessa yhteiskunnan toimintaa. Työmatkaliikenteen ja joukkoliikenteen ohella ruuhkista kärsii erityisesti matka-ajan ennustettavuutta ja täsmällisyyttä edellyttävä arvotavaraliikenne.

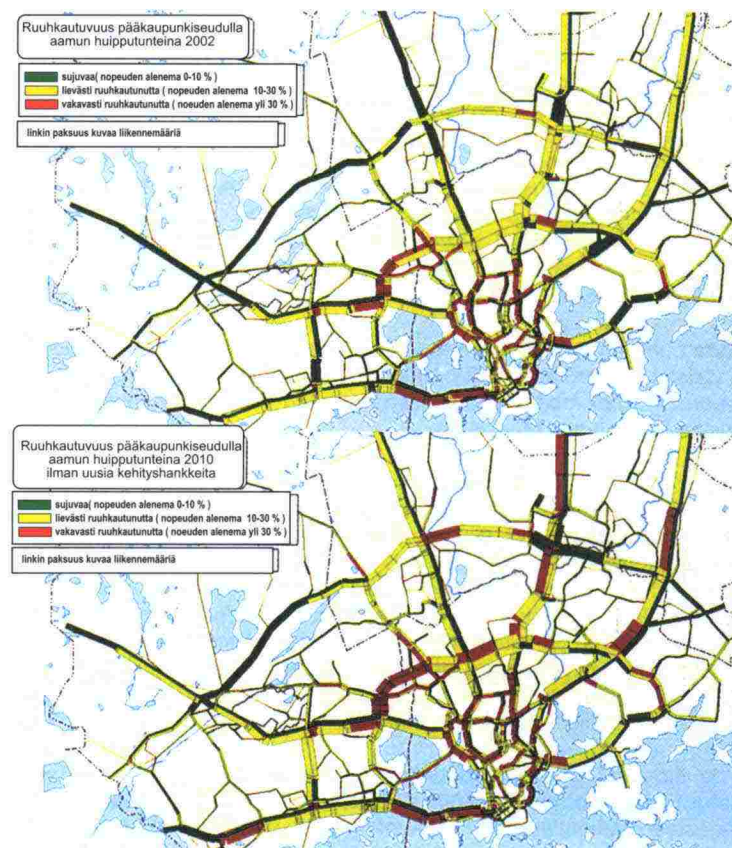
Isojen kehittämisinvestointien ohella alueella on runsaasti tarvetta pääväylien pienempiin investointeihin, jotka nousevat maankäytön nopeista muutoksista, heikkenevästä liikenneturvallisuudesta, liikenteen aiheuttamista meluhaitoista, joukkoliikenteen edellytysten turvaamisesta sekä liikenteen hallinnan tarpeista. Tällaiset investoinnit ovat useimmiten kustannuksiltaan 2-5 Me, eikä niitä pystytä rahoittamaan normaalista perustienpidon rahoituksesta. Tällaisia väliinputoja-hankkeita on patoutunut pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien alueelta jo useiden vuosien ajalta ja seudun kasvu kiihdyttää patoutumaa edelleen. Vuonna 2004 ei pääkaupunkiseudulla aloiteta yhtään uutta perustienpidon hanketta.

Pääkaupunkiseudun ja sen kehyskuntien väestömäärän ennustetaan kasvavan edelleen ainakin 2020-luvulle. Työpaikkamäärät kasvavat sekä pääkaupunkiseudulla

että kehyskunnissa. Liikennesuoritteen arvioidaan kasvavan pääkaupunkiseudulla vuoteen 2025 mennessä 50 %.

**Taulukko 9. Pääkaupunkiseudun ja sen kehyskuntien väestö- ja työpaikkamäärien kehitys 1990-luvulla ja edelleen vuoteen 2025 mennessä.**

	Nykytilanne määrä	Toteutunut kasvu %	Ennuste 2025 määrä	Kasvuennuste vuoteen 2025 %
<b>Väestömäärä</b>		(välillä 1990-2001)		
- PKS	956 000	14 %	1 170 000	22 %
- Kehyskunnat	249 000	13 %	330 000	33 %
<b>Työpaikkamäärä</b>		(välillä 1993-1999)		
- PKS	570 000	21 %	700 000	23 %
- Kehyskunnat	82 000	17 %	115 000	40 %



**Kuva 20. Liikenteen ruuhkautuneisuus aamun ruuhkatunteina vuonna 2002 ja 2010**



Vuonna 2002 tehdyn ruuhkatutkimuksen mukaan pääkaupunkiseudun ruuhkien välitön kustannus on 30 – 40 miljoonaa euroa vuodessa. Pahimmin ja pisimpään ruuhkautuvia ovat kehätiet, mutta myös säteittäiset pääväylät lähenevät kriittistä rajaa. Muutamassa vuodessa useimpien säteittäisväylien tilanne kehittyväksi kuin se on nykyisin kehillä, joilla ruuhkat kestävät päivittäin useita tunteja illoin ja aamuin. Koska koko pääkaupunkiseudun tieverkko on hyvin kuormittunut, vakavien ruuhkien haitat kasvavat 4,5 kertaa liikenteen kasvua nopeammin. Vuoteen 2010 mennessä vakavasti ruuhkautuneen verkon osuus kaksinkertaistuu.

Ruuhkautuneisuuden kehitys vuodesta 2002 vuoteen 2010:

- Liikenne kasvaa noin 15 %.
- Ruuhkassa ajettava liikennesuorite kasvaa 58 %:sta 66 %:iin.
- Ruuhkautuvan verkon osuus kasvaa 25 %:sta 31 %:iin (620 km:iin).
- Vakavasti ruuhkautuvan verkon osuus miltei kaksinkertaistuu (88 kilometristä 145 kilometriin).
- Koko verkko on varsin kuormittunut; vakavien ruuhkien haitat kasvavat 4,5 kertaa liikenteen kasvua nopeammin.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2002) ensimmäisen korin hankkeiden toteuttamista koskeva aiesopimus allekirjoitettiin seudun kaupunkien, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) ja liikenne- ja viestintäministeriön toimesta vuonna 2003. Kaikkien kymmenen 1. korin joukko- ja ajoneuvoliikenteen hankkeiden toteuttaminen vuoteen 2010 mennessä pitäisi ruuhkakustannusten kasvun kohtuullisena. PLJ:n hankkeista ehtinee kuitenkin toteutua ainoastaan Hakamaentie ja Kehä I Leppävaarassa. Näiden avaaminen liikenteelle ennen vuotta 2010 helpottaa kuitenkin tilannetta vain paikallisesti, eivätkä ne riitä parantamaan merkittävästi verkon kokonaistilannetta.

Uudenmaan tiepiirin joukkoliikenneselvityksessä on arvioitu pääkaupunkiseudun yleisten teiden tavoitteelliseksi investointikustannuksiksi 45 miljoonaa euroa vuoteen 2020 mennessä. Ohjelma perustuu joukkoliikenteen edistämistä koskeviin tienpidon tavoitteisiin.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2002) yhteydessä on todettu, että pelkästään ajoneuvoliikenteen olosuhteita kehittämällä ei voida ratkaista seudun liikenteen ruuhkautumisen kasvua. Tarvitaan myös muita toimenpiteitä, joista tärkeimpiä on joukkoliikenteen sujuvuuden turvaaminen. Tiehallinnon toimenpiteet joukkoliikenteen toiminnan edellytysten parantamisessa ovat rahoituksen niukkuuden vuoksi jääneet tarpeita selvästi pienemmiksi. Seudun yhteinen näkemys joukkoliikennettä edistävien toimenpiteiden kiireellisyydestä on nähtävissä PLJ 2002:n aiesopimuksessa, jossa säteittäisten pääväylien pika-parannukset (ka. 32 Me) joukkoliikenteen nopeuttamiseksi on ajoitettu vuosille 2004-07.

Tiepiiri on yhdessä YTV:n ja kaupunkien kanssa laatinut Pääkaupunkiseudun meluntorjuntaohjelman 2000 – 2020 osaksi pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Kiireellisistä meluntorjuntatoimenpiteistä on laadittu pääkaupunkiseudulla teemapaketti, jonka kustannusarvio on 17 milj. euroa. Pääkaupunkiseudulla asuu lähes 70 000 henkilöä yleisten teiden 55 dBA:n melualueella. Vuoteen 2020 mennessä melualueella olevien asukkaiden määrän on arvioitu nousevan yli 110 000 asukkaaseen. Erillisrahoitus on ainoa tapa helpottaa meluongelmaa.

Liikenteen hallinnassa piirillä on käynnissä kaiken liikenteen hallinnan perustana olevan liikenteen automaattisen seurantajärjestelmän vaiheittainen toteuttaminen pääkaupunkiseudulla. Tiehallinto on käynnistänyt pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnan kehittämisen yhteistyössä muiden alueen toimijoiden kanssa.

Uudenmaan tiepiirin laatimassa Pääkaupunkiseudun yleisten teiden pyöräilyn ja jalankulun kehittämissuunnitelmassa kehittämisen kustannukset on arvioitu vuoteen 2020 mennessä 26 miljoonaksi euroksi. Ohjelma on osa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman kevyen liikenteen ohjelmaa.



## Toimenpiteet suunnitelmakaudella

Pääkaupunkiseudulla on käynnissä vuonna 2004 yksi kehittämisinvestointi: Kehä III välillä Lentoasemantie - Tikkurila.

Pääkaupunkiseudulla on toteutusta odottamassa runsaasti mm. liikenteen pullonkaulakohtia ja liikenneturvallisuutta parantavia perustienpidon laajennus- ja uusinvestointihankkeita, jotka Tiehallinnon tavoitteiden ja peruspalvelutason mukaisesti pitäisi toteuttaa välittömästi. Nykyrahoituksella mahdollisuudet vastata välittömiin investointitarpeisiin ovat täysin olemattomat. Pääkaupunkiseudulla aloitetaan perustienpidon laajennus- ja uusinvestointihanketta vuosittain vain muutamia.

## Ministerityöryhmän investointiohjelma pääkaupunkiseudulla

Ministerityöryhmän esityksen mukaan pääkaupunkiseudulla toteutetaan teema: joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudun pääväylillä. Isoja kehittämisinvestointeja aloitetaan vuosina 2005 – 2007: Hakamäentie, mt 101 Kehä I Turunväylä – Leppävaara sekä Kivenlahti – Kirkkonummi. Ministerityöryhmän hankekorista vuosille 2008 – 2013 esitetään mahdollisiksi lisähankkeiksi kt 50 Kehä III Vantaankoski – Lentoasemantie sekä mt 101 Kehä I Helsingissä ja Espoossa.



## 7 TIEHALLINNON TOIMINTA

### 7.1 Kohti tiehallintoviranomaisen uutta roolia

Tiehallinto on toiminut nykyisessä roolissaan vuoden 2001 alusta lähtien, jolloin Tielaitoksen tuotanto eriytettiin tieliikelaitokseksi ja hallinnosta muodostettiin uusi tiehallintoviranomainen. Organisaatiouudistuksen siirtymäkausi jatkuu vuoden 2004 loppuun saakka, jolloin tienpito kokonaisuudessaan on avattu kilpailulle.

Toiminnan kehittämisen suuntaviivat on kirjattu vuoteen 2007 ulottuvaan visioon sekä vision pohjalta laadittuun toimintastrategiaan. Toiminnan ja tienpidon kehittäminen vision ja arvojen mukaisesti asiakaslähtöiseksi on suunnitelmakauden keskeinen haaste.

Suunnitelmakaudella kehittämisen keskeisiä asioita ovat:

- Toiminnan kehittäminen vision, arvojen ja toimintastrategian mukaiseksi
- Hankinta- ja asiakkuusstrategian toteuttaminen
- Henkilöstösuunnitelman 2007 hallittu toteuttaminen
- Tiehallinnon tieto-, tietojärjestelmä- ja tietopalvelurakenteiden uudistaminen
- Väylä- ja liikennehallinnon sekä toimialan palveluntuottajien ja toimittajien kehittyminen.

#### Tiehallinto - arvostettu suunnannäyttävä

**Lähtökohtana yhteiskunnan tarpeet.** Ymmärrämme liikenneolojen merkityksen kansalaisten hyvinvoinnille ja elinkeinoelämän kilpailukyvyille sekä näiden keskinäisen yhteyden. Tunneimme toimintamme yhteiskunnalliset vaikutukset. Osaamme ennakoida toimintaympäristön muutokset. Viestimme yhtenäisesti ja selkeästi tienpidon perusteluista ja priorisoinneista.

**Teemme yhteistyötä liikennejärjestelmän hyväksi.** Vastaamme yhdessä muiden kanssa koko liikennejärjestelmän toimivuudesta ja taloudellisuudesta. Meillä on valtakunnallisesti, alueellisesti ja paikallisesti toimivat verkostot. Annamme osaamisemme tasavertaisena kumppanina muiden käyttöön. Vahvoilla osaamisalueillamme olemme aloitteellinen yhteistyön kehittäjä.

**Vastaamme asiantuntijana tienpidosta.** Olemme kansainvälisesti arvostettu tienpidon asiantuntija ja tieliikennejärjestelmän kehittäjä. Asiakaslähtöisyys ja tasapuolisuus on toimintamme perusta. Käytössämme on parhaat tilauskäytännöt kehittyneillä ja toimivilla markkinoilla. Olemme julkisen hallinnon edelläkävijä tiedon hallinnassa.

**Luomme haasteellisen työyhteisön.** Tiehallinto on haluttu työpaikka. Henkilöstömme on arvostettua, osaavaa ja motivoitunutta. Työyhteisömme on palkitseva ja tasa-arvoinen. Toimimme avoimesti ja yhtenäisesti. Varmistamme osaamisemme kehittämisen. Kannustamme uuden oppimista ja innovatiivisuutta. Uudistamme aktiivisesti prosessi- ja tiimipohjaisia toimintatapojamme.

### 7.2 Toimintastrategia

Toimintastrategia asemoi Tiehallinnon suhdetta ulkoiseen toimintaympäristöön ja vuorovaikutuskenttään. Strategia täsmentää organisaatorakenteen, määrittelee strategiset omat voimavarat sekä kuvaa varsinainen toimintamallin eli toiminnan logiikan ja siihen liittyvän menestymissuunnitelman.

#### 7.2.1 Organisaatio ja ydinprosessit

Tiehallinto on ydin- ja tukiprosessien sekä tulosityksiköiden muodostama matriisiorganisaatio.

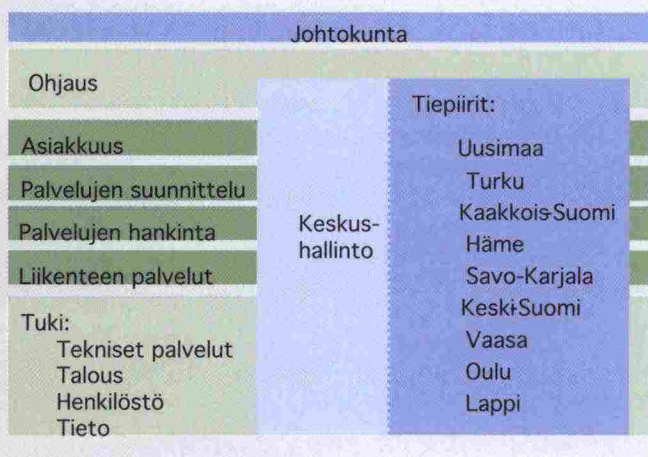
Tulosityksiköt (keskushallinto, 9 tiepiiriä sekä liikennekeskus) vastaavat taloudellisesta ja toiminnallisesta tuloksesta.

Ydinprosessit vastaavat yhteisistä toimintatavoista, niiden soveltamisesta ja kehittämisestä seuraavasti:

- Asiakkuusprosessin päämääränä on saada aikaan, toteuttaa ja ylläpitää pitkäaikaisia yhteiskuntaa hyödyttäviä yhteistyösuhteita sekä tienkäyttäjiä ja koko yhteiskuntaa parhaalla mahdollisella tavalla hyödyttävää tienpitoa.
- Palvelujen suunnitteluprosessin tehtävänä on valmistella tienpidon kokonaisstrategioita ja ohjelmia, tuotteita ja palveluja koskevia toimintalinjoja sekä hankkeiden esi- ja yleissuunnitelmia.
- Palvelujen hankintaprosessin tarkoituksena on huolehtia tienpidon tuotteiden, tieverkon investointien, ylläpito- ja hoitopalvelujen sekä kiinteiden liikenteen ohjauslaitteiden hankinnassa käytettävien hankintamenettelyjen kehittämisestä, toimintatapojen yhtenäisyydestä ja prosessin toiminnan suorituskyvystä sekä keskushallinnossa että tiepiireissä.
- Liikenteen palvelut-prosessin tarkoituksena on kehittää ja varmistaa liikennekeskus- ja viranomaispalveluiden tuottaminen taloudellisesti ja tehokkaasti asiakkaiden odotukset huomioiden Tiehallinnon toimintalinjojen ja ohjeiden mukaisesti yhtenäistä toimintatapaa noudattaen.

Kuva 21. Tiehallinnon visio pähkinänkuoressa





Kuva 22. Tiehallinnon organisaatio

## 7.2.2 Missio ja toimintamalli

**Missio:** Tiehallinto tarjoaa yhteiskunnan tarpeita vastaavia tie- ja liikennepalveluja.

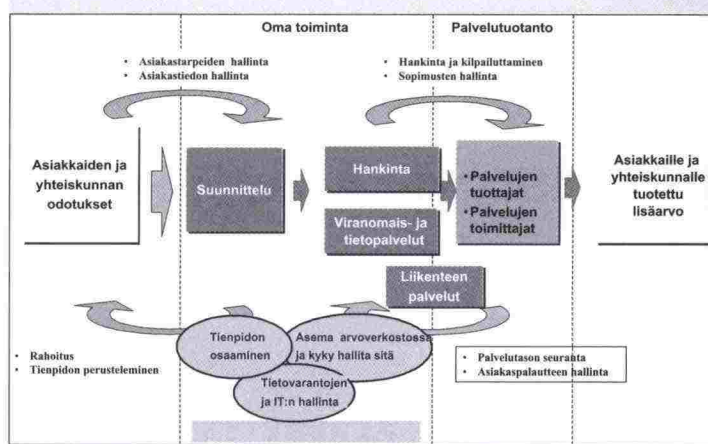
Tiehallinto vastaa yleisiin teihin liittyvistä viranomais-tehtävistä ja palveluista sekä hankkii yhteiskunnan tarvitsemat tienpidon tuotteet ja palvelut markkinoilta. Tiehallinnon tavoitteena on vastata yhdessä muiden kanssa koko liikennejärjestelmän toimivuudesta ja taloudellisuudesta. Tiehallinto hoitaa tehtävänsä budjettivaroin. Tiehallinto viestii avoimesti tie- ja liikenneolojen tilasta ja kehittämisestä.

Tiehallinnon omaa toimintaa ovat yleisiin teihin liittyvät viranomaistehtävät, palvelujen suunnittelu ja hankinta. Palvelutuotannon osalta Tiehallinto hyödyntää ulkoisia markkinoita. Liikenteen palveluista Tiehallinto tuottaa toistaiseksi itse liikenteen hallinnan peruspalvelut liikennekeskusten avulla.

Toiminnan lähtökohtana ovat asiakkaiden tarpeet. Yhdessä arvoverkoston kanssa Tiehallinto tuottaa asiakkaille lisäarvoa.

Palvelujen suunnittelu perustuu asiakasryhmien ja yhteiskunnan tarpeisiin. Tiehallinto hankkii ajantasaista tietoa tie- ja liikenneolojen nykytilasta ja sen kehittämisestä seuraamalla tie- ja liikenneolojen kehittymistä, toimintaympäristön muutoksia ja asiakastyytyvää tarpeita ja näkemyksiä.

Pääosa tienpidon tuotteista ja palveluista hankitaan markkinoilta laatuvaruilla kokonaispalveluina. Hankintojen perusteena on kokonaistaloudellisuus, toimittajan laatuvaru, yhteistoimintakyky, palvelujen elinkaarikustannukset sekä markkinoiden kehittäminen.



Kuva 23. Tiehallinnon toiminnan logiikka.

## 7.2.3 Menestymissuunnitelma

Tiehallinnon menestyminen nojaa seuraaviin tekijöihin:

- Toiminnan kehittäminen tilaajavirastona. Tiehallinto hyödyntää ulkoisten verkostojen osaamisen ja kumppanuuden sekä käyttää hyväksi markkinoiden mahdollisuudet tuottaa tai kehittää tarvittavia palveluja.
- Kyky suunnitella ja hankkia yhteiskunnan tarvitsemat tie- ja liikennepalvelut. Tämä perustuu tienpidon osaamiseen, asemaan arvoverkossa ja kykyyn hallita sitä sekä tiedonhallintaan. Tehtävien menestyksessä hoitaminen edellyttää vahvaa osaamista näillä kaikilla kolmella osaamisalueella.
- Aloitteellinen liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäjä ja käynnistäjä sekä tarvittaessa myös suunnittelun integraattori. Tämä mahdollistaa ulkoisten verkostojen osaamisen hyödyntämisen palveluiden tuottamisessa.
- Paras tieto ihmisten liikkumisesta ja tavaroiden kuljetuksista sekä tie- ja liikenneolojen merkityksestä ja vaikutuksesta liikenneturvallisuudelle, ympäristölle, elinkeinoelämälle, aluerakenteen ja maankäytön kehittämiseksi sekä eri väestöryhmille.

- Paras tieto tiestön tilasta. Taito maksimoida asian-  
tuntijajärjestelmien avulla tieverkon käytettävyys an-  
nettujen resurssien puitteissa.

- Aloitteellinen yhteistyön kehittäjä liikenneturvallisuus-  
den edistämiseksi. Profiloituminen nykyistä laaja-  
alaisemmaksi vastuunkantajaksi.

- Ajantasainen tieto tieympäristön tilasta, tienpidon ja  
liikenteen ympäristövaikutuksista. Ulkoisten verkos-  
tojen proaktiivinen yhteistyökumppani ympäristöä-  
sioiden kehittämisessä.

- Yksityisten teiden avustusjärjestelmästä ja neuvonnasta  
huolehtiminen. Tuntee yksityistieverkon tilan ja toimii  
aloitteellisenä yksityistienpidon kehittäjänä.

- Keskeinen MVR-alan kehittäjä. Kehittyminen infra-  
alan hankintatoimen suunnannäyttäjäksi ja yhdeksi  
julkishallinnon johtavaksi hankintaorganisaatioksi.  
Käytössä modernit menettelyt ja sähköiset toiminta-  
mallit koko hankintaketjun ja sopimuskumppanien  
hallinnassa, alan markkinoiden ja niiden kehityksen  
tuntemus.

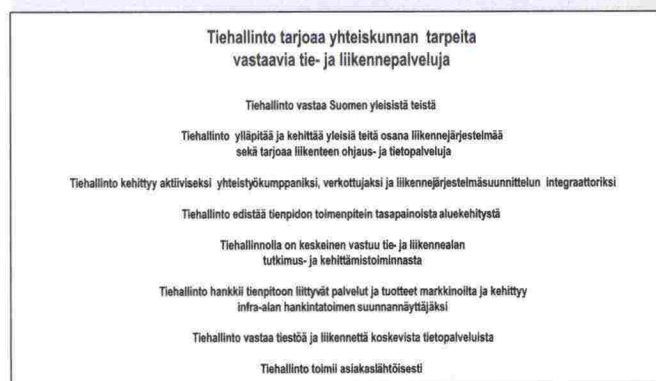
- Liikenteen telemaattisten palvelujen edellytysten luo-  
minen. Vastuunotto liikenteen hallinnan peruspalve-  
luista - liikenteen ohjauksesta, tiedotuksesta ja häiri-  
önhallinnasta - jotka hankitaan liikennekeskuksesta  
tilaaja - tuottaja mallin pohjalta. Liikennekeskusten  
toimintaa kehitetään edelleen osana koko liikennejär-  
jestelmän tietopalveluja. Yksilölliset palvelut ovat  
kaupallisen sektorin vastuulla.

- Tiedon maksuttoman hyväksikäytön edistäminen.  
Tiestö- ja liikennetietojen ja niiden ylläpidon hankinta  
markkinoilta. Tietopalvelujen kehittäminen ja tarjoa-  
minen asiakkaiden ja yhteistyökumppaneiden käyt-  
töön.

- Keskeinen vastuunotto tie- ja liikennealan osaamisesta.  
Ydinosaamisensa ohella Tiehallinnolla on laajempaa  
sektorivastuuta edellyttävää osaamista muun muassa  
tie- ja liikenneteknisessä normituksessa, silta-asioissa,  
liikenneturvallisuusasioissa ja liikenteen hallinnassa.  
Syvää asiantuntijaosaamista hankitaan verkostojen  
ja ostopalveluiden kautta. Tiehallinto varautuu otta-  
maan vastuuta kansallisesta MVR-alan standardisoin-  
nista.

- T&K-toiminnan suuntaaminen tienpidon ja liikenne-  
järjestelmän vaikutusten hallinnan sekä yhteiskunnan  
tarpeista lähtevään tuotteiden ja palveluiden toimin-  
nallisten vaatimusten kehittämiseen. Yksityiskohtainen  
rakenteellinen ja materiaaalitekologinen (esimerkiksi  
päälysteet) kehittäminen siirtyy alan muiden toimi-  
joiden vastuulle.

- Oman toiminnan rationalisointi keskittämällä hal-  
linnollisia tehtäviä ja varautumalla joidenkin tehtävi-  
en ulkoistamiseen.



Kuva 24. Toiminta-ajatus ja keskeiset tehtävät

## 7.3 Suunnitelmakauden toiminta

### 7.3.1 Asiakkuus

Tiehallinnon päämääränä on, että

- Koko henkilöstö on sisäistänyt asiakaslähtöisen toimintatavan.
- Asiakkaiden odotukset, tarpeet ja toimintaprosessit selvitetään systemaattisesti.
- Palvelut ja tuotteet suunnitellaan asiakasryhmien ja yhteiskunnan tarpeiden pohjalta.
- Tiehallinto varmistaa, että palvelun tuottajien kautta palvelulupaus toteutuu.
- Tiehallinnon asiakkaat ovat tyytyväisiä.

Suunnitelmakaudella erityisiä kehittämisalueita ovat:

- Asiakkuustiedon hallinnan ja asiakastutkimuksen kehittäminen
- Vuorovaikutuksen ja yhteistoiminnan systematisointi
- Viestinnän tehostaminen
- Asiakkuusosaamisen kehittäminen.



Asiakastytyväisyyssmittaukset osana asiakastutkimuksia jakautuvat vuosina 2004-2006 selkeästi kahteen ryhmään: säännöllisesti toistuvat ja tilannekohtaiset. Tyytyväisyyden seuranta kattaa kaikki asiakasryhmät ja osan muista sidosryhmistä. Tutkimuksia koordinoidaan valtakunnallisesti.

Sidosryhmärekisteri laajenee vuosina 2004-2006 asiakkuus- ja sidosryhmätietojen hallintajärjestelmäksi, joka tukee asiakaslähtöistä ja vuorovaikutteista toimintaa.

Vuoden 2003 aikana luotiin arvoverkoston hallinnan toimintalinjat ja malli systemaattiselle vuorovaikutukselle. Tavoitteiden kannalta tärkeimmät sidosryhmät määriteltiin ja vastuuhenkilöt nimettiin. Vuonna 2004 laaditaan kaikissa tulosityksiköissä vuorovaikutussuunnitelma vuosille 2004-2006. Sen toteutuessa arvoverkoston hallinta on systemaattista 2007 mennessä. Systematiikkaan kuuluu mm. yhteisten tavoitteiden määrittely, toimintasuunnitelman teko, vuorovaikutustiedon tallentaminen yhteiseen tietojärjestelmään ja vuorovaikutuksen tuloksellisuuden arviointi.

Viestinnän suunnitelmallisuutta lisätään mm. määrittelemällä yhteiset viestinnän painopisteet ja vuosikalenteri. Tulosityksiköt valmistelevat tehtyjen pilottien pohjalta oman viestinnän tehostamissuunnitelmansa ja alueensa mediakentän analyysin. Asiakkuustiedonhallintaan ja viestintään liittyvää osaamista lisätään järjestelmällisesti osana Tiehallinnon osaamisen kehittämishjelmaa.

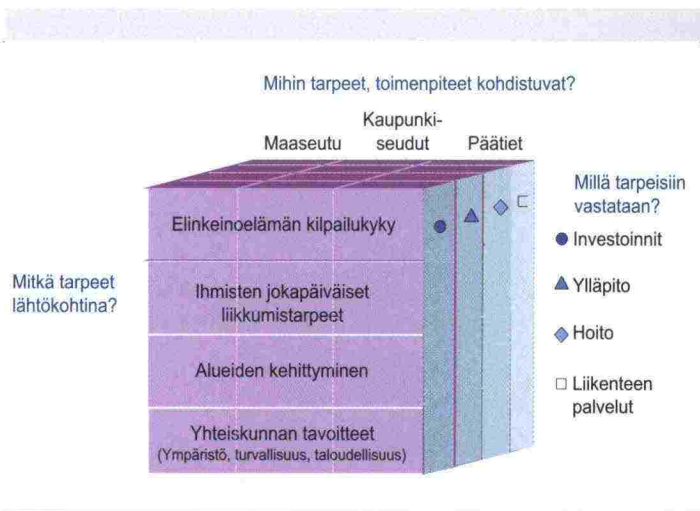


Kuva 25. Tiehallinnon vuorovaikutuskenttä

### 7.3.2 Palvelujen suunnittelu

Tie- ja liikenneolojen tavoitetilä on kuvaus yhteiskunnan tarpeisiin perustuvista tavoitteellisista tie- ja liikenneoloista sekä niiden edellyttämästä tienpidosta pitkällä aikavälillä. Kohti tavoitetilää edetään rahoitustason mahdollistamalla volyymilla. Tavoitetilan toteutumisen ja perustelemisen kannalta keskeiset haasteet suunnitelmakaudella ovat:

- yhteiskunnan tarpeiden ja tavoitteiden nykyistä syvällisempi ymmärtäminen
- liikkumisen palvelutasossa ja tie- ja liikenneoloissa olevien ongelmien tunnistaminen
- palvelujen ja niiden laadun kohdentaminen siten, että ne vastaavat mahdollisimman hyvin yhteiskunnan ja asiakkaiden tarpeita sekä
- tuloksellinen yhteistyö arvoverkostossa
- suunnittelutoimintojen edellyttämän tiedon hallinnan kehittäminen.



Kuva 26. Palvelujen suunnittelun kehikko.

Suunnitelmakaudella panostetaan erityisesti yhteiskunnan tarpeiden, odotusten ja tavoitteiden selvittämiseen. Sitä varten on lähdetty vahvistamaan eri näkökulmia koskevaa osaamista mm. verkottumalla. Samalla selkiytetään näkökulmia koskevia vastuita. Myös T&K- ohjelmassa on oma teemansa koskien asiakasryhmien tarpeiden selvittämistä.

Harvaan asutulla ja suhteellisen vähäliikenteisellä maaseudulla väestöryhmien jokapäiväisen liikkumisen, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, alueiden kehittymisen tai yhteiskunnan tie- ja liikenneoloihin ja niiden kehittämiseen kohdistamat odotukset ja tavoitteet ovat kovin erilaiset kuin kasvavilla, yhä ruuhkaisemmilla kaupunkiseuduilla tai valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä palvelevalla ja alueita yhdistävällä päätieverkolla. Haasteena suunnittelukaudella on tunnistaa keskeiset ongelmat erityyppisissä ympäristöissä sekä maan eri osissa.

Palvelut ja niiden laatu on osattava kohdentaa entistä tehokkaammin yhteiskunnan ja asiakkaiden tarpeisiin. Suunnitelmakaudella tullaan edelleen lisäämään ymmärrystä liikennejärjestelmän kokonaisuudesta sekä eri toimijoiden mahdollisuuksista ja keinoista vastata em. tarpeisiin. Käynnissä oleva vaikutusten hallintaa koskeva strateginen tutkimusprojekti tuottaa osaltaan lisää tietoa tienpidon toimien vaikutuksista.

Palvelujen suunnittelun edellyttämän tiedon ja sen hallinnan kehittämistä koskeva työ (eTLOS) käynnistyi vuonna 2003 ja se jatkuu koko suunnitelmakauden. Tiedon hallinnan merkitys tulokselliselle toiminnalle on erittäin keskeinen.

Tuloksellinen yhteistyö aroverkostossa on edellytys sille, että Tiehallinto suoriutuu suunnitelmakauden haasteistaan. Tiehallinnon on kyettävä verkottumaan muiden keskeisten toimijoiden kanssa, jotka vastaavat omaan vastuualueeseensa liittyvästä tiedosta ja osamisesta.

### 7.3.3 Hankinta

Tienpidon hankintojen tavoitetilana on, että Tiehallinnolla on käytössään parhaat hankintakäytännöt kehittyvillä ja toimivilla markkinoilla. Tiehallinto infra-alan suurimana tilaajana luo edellytyksiä toimivien ja kehittyvien markkinoiden syntymiselle ja toimii suunnannäyttäjänä hankintamenettelyjen kehitystyössä, kehitystyön tulosten testauksessa ja soveltamisessa.

Hankintastrategian päämääränä on siirtyä nykyistä laajempiin ja pitkäkestoisempiin, urakoitsijoiden ja konsulttien innovaatioita edistäviin, edullisiin hankintamenettelyihin. Tarkoituksena on hankkia tienpidon tuotteita

ja palveluja palvelukokonaisuuksina, jotka sisältävät suunnittelua, rakentamista ja kunnossapitoa erilaisina kokonaisuuksina.

Tutkimus- ja kehitystyötä tehdään ohjelmakaudella tiiviissä yhteistyössä Tekesin ja alan toimijoiden kanssa pääosin yhteisrahoitushankkeina. Pitkän aikavälin tavoitteina on tienpitoprosessin ja sen palvelujen hankinnan digitalisointi ja mahdollisimman pitkälle viety automatisointi. Se edellyttää yhteisen, avoimen ja standardoidun tietomallin sekä yhteisen nimikkeistön ja laatuvaatimussystematiikan kehittämistä koko alalle. Yhteisiä kehittämishankkeita on jo käynnistynyt ja uusia on käynnistymässä. Näissä kehittämishankkeissa Tiehallinto on mukana. Tällaiset kehitysvaiheet on mahdollista saada toteutetuksi yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.

Suunnitelmakaudella:

- Hankittavia palvelukokonaisuuksia laajennetaan ajallisesti, alueellisesti ja sisällöllisesti. Esimerkiksi hoidon alueurakoiden urakka-ajat pitenevät nykyisestä kolmesta vuodesta 7 vuoteen 2006 mennessä. Alueurakoiden sisältö laajenee käsittämään myös vähäisessä määrin ylläpitotöitä ja pieniä investointihankkeita.
- Erillisten urakka- ja konsulttisopimusten rinnalle kehitetään peräkkäisiä toteutusvaiheita sisältäviä palvelusopimuksia. Se tarkoittaa, että pelkkää suunnittelua sisältäviin sopimuksiin sisältyy peräkkäisiä suunnitteluvaiheita, että investointien hankintasopimuksiin sisältyy suunnittelua ja rakentamista ja että kunnossapidon sopimusten sisältöä laajennetaan ja sopimusajan kestoa pidennetään.
- Hankintamenettelyissä otetaan käyttöön sanktioiden rinnalle kannusteita ja bonuksia.
- Laatuvastuu ja vastuu toteutetun laadun osoittamisesta siirtyvät urakoitsijalle. Tiehallinnon hankkimien palvelujen laatuvaatimuksissa siirytään pääsääntöisesti toimivuusvaatimuksiin.



- Elinkaari- ja ekotehokkuusominaisuuksien käyttöä valintaperusteina kokeillaan Hämeen ja Turun tiepiireissä vuosina 2003-2004 tavanomaisissa investointihankkeissa ennen laajempaa käyttöä. Lisäksi E18-hankkeen toteuttamisesta elinkaarimallilla suurena ja pitkän vastuuajan urakkana on valmistunut selvitys ja sitä on tarkoitus soveltaa käyttöön hankkeen toteutuksessa.

- Tarjouspyyntö-, tarjousten tekemis-, tarjousten arviointi- ja laadunvarmistusvaiheet kehitetään verkossa tahtuviksi toiminnoiksi vuoteen 2006 mennessä. Tätä koskeva eHankinta-projekti on käynnistynyt esiselvitysvaiheella.

Tiehallinto noudattaa eri tiepiirien hankinnoissa yhteistä toimintatapaa ja julkistaa vuosittain tienpidon tuotteiden useampivuotisen hankintaohjelman.

### 7.3.4 Liikenteen palvelut

#### Liikenteen hallinta

Strategisena tavoitteena on käyttää liikenteen hallintaa vaihtoehtona ja täydentäjänä perinteisille tienpidon keinoille mm. tiedottamalla kelistä, häiriöistä tai muista poikkeavista tilanteista, ohjaamalla liikennettä nopeusrajoituksin tai opastamalla muille reiteille. Tiehallinto vastaa palvelujen tuottamisesta tilaamalla ne sisäisen tilaaja-tuottaja -mallin mukaisesti liikennekeskukset ja kaupallisilta toimijoilta. Lisäarvopalvelut Tiehallinto jättää kaupallisten toimijoiden vastuulle.

Tiehallinto tuntee liikenteen hallinnan keinot ja niiden vaikutukset sekä kykenee näistä keinoista osoittamaan ja perustelemaan parhaat ratkaisut liikenteen sujuvuus- ja turvallisuusongelmien vähentämiseksi.

Suunnitelmakaudella Tiehallinto:

- Selkiinnyttää oman toiminnan roolia palveluiden tuottamisessa yhdessä tärkeimpien yhteistyökumppaneiden (poliisi, pelastuslaitos, HÄKE, kaupungit, urakoitsijat, palveluiden tuottajat) kanssa asettamalla selkeät tavoitteet yhteistyölle, nimeämällä vastuuhenkilöt, laatimalla yhteistyösopimukset ja käynnistämällä yhteisiä kehittämisprojekteja.

- Kehittää kattavan liikenteen ja kelin seurantajärjestelmän sekä toimintamallit, joiden avulla voidaan tuottaa luotettavaa ja ajantasaista tietoa tie- ja liikenneoloista tieverkon tärkeimmiltä osilta ja kaupunkiseuduilta. Se edellyttää mm. valtakunnallisen liikenteenseurantasuunnitelman mukaisen havaintoverkon toteuttamista sekä valtakunnallinen tiesään ja kelin havaintoverkon täydentämistä tuottamaan tilannetietoa, ennusteita ja malleja laaditun laatuja järjestelmän mukaisesti. Liikenteen häiriöiden hallintaa varten kehitetään eri toimijoiden yhteistyömallit sekä varareittisuunnitelmat ja niiden käyttöjärjestelmä.

- Hyödyntää aktiivisesti informaatioteknologiaa liikenteen hallinnan edellytysten ja palveluiden kehittämisessä ja tuottamisessa kehittämällä uusia havaintotapoja liikenteen ja kelin seurantaan, kuten tiedonvaihtoa muiden toimijoiden kanssa, tiedon jakelutekniikkaa ja tienvarsiteknologian hallintaa.

- Kehittää yhteistyön toimintamallin, joka tukee ja luo edellytykset liikennekeskuksen tehokkaalle toiminnalle ja kehittymiselle. Tämä edellyttää mm. liikennekeskustoiminnan sisäisen tilaaja-tuottaja -mallin kehittämistä tuotteistamalla palvelut ja laatimalla toimintamallit vastaamaan Tiehallinnon roolia palveluiden tuottamisessa; mitä tehdään itse, mitä ulkoistetaan.

- Välttää tienkäyttäjille ajantasaista tietoa kelistä ja liikennehäiriöistä. Tietolähteinä ovat mm. Tiehallinnon oma seurantaverkko, ympärivuorokautinen Tienkäyttäjän puhelinlinja (0200-2100), tienpitourakoitsijat sekä viranomaiset kuten hätäkeskus ja poliisi. Tieto jaetaan toisaalta Liikennekeskuksesta tiedotteina tiedotusvälineille toisaalta Tiehallinnon omien kanavien kautta käyttäjille. Näitä kanavia ovat liikennetiedotuksen internet-sivut, levähdysalueiden Infokioskit ja RDS-TMC-viestipalvelu.

- Tukee kaupallisia toimijoita lisäarvopalveluiden kehittämisessä ja tuottamisessa. Yhteistyössä on keskeistä Tiehallinnon tuottaman ajantasaisen ja laadukkaan tie- ja liikenneolotiedon käyttöoikeuksien luovuttaminen. Tätä edistetään mm. osallistumalla aktiivisesti hallinnonalan linjaustyöhön, joka liittyy perusaineistojen luovuttamiseen, tekijänoikeuksiin, hinnoitteluun, kaupalliseen hyödyntämiseen sekä muiden tukimahdollisuuksien kartoittaminen ja toimenpiteistä sopiminen.

## Viranomaistoiminta

Tiehallinnon tavoitteena on olla edelläkävijä tarjoamalla asiakkaille helpon asioinnin ja turvaamalla oikeudenmukaisen ja tasapuolisen päätöksenteon. Se tarkoittaa, että Tiehallinnolla on käytössä yhdenmukainen lupa-, -sopimus-, avustus- ja korvauskäytäntö ja että tiestöllä tehtävät luvanvaraiset toimenpiteet valvotaan tienpitäjän ja asiakkaiden etujen kannalta tarkoituksenmukaisesti.

Tavoitteen saavuttamiseksi Tiehallinto selkeyttää rooliaan viranomaispalvelujen tuottajana. Menettelytapoja ja asiakirjoja yhtenäistetään sekä asiointi Tiehallinnon kanssa tehdään helpoksi lisäämällä palveluiden tunnettuutta ja sähköisen asioinnin mahdollisuuksia. Palvelutuotantoa tehostetaan keskittämällä ja verkostoitumalla yli maan sekä kehittämällä päätöksentekoon liittyvien lähtötietojen hallintaa.

Suunnitelmakaudella tulee voimaan uusi laki yleistä teistä samoin kuin sitä täsmentävät ja täydentävät alemman asteiset säännökset. Tiensuunnittelun hallinnolliset menettelyt säilyvät uudessa lainsäädännössä huolimatta pääpiirtein ennallaan. Maantielain voimaantulo laajentaa lupa-asioiden määrää, koska entisten lupien lisäksi mainosluvista päättäminen siirtyisi ympäristöviranomaisilta Tiehallinnolle.

Yksityisteiden valtionaputoiminta on riippuvainen vuosittain myönnettävistä määrärahoista. Tukea kohdennetaan ensisijassa teiden parantamiseen, lauttoihin, vuosittain purettaviin siltoihin ja talviteihin niin kauan kuin määrärahat riittävät vain peruspalvelutason säilyttämiseen nykytasolla.

Aluekehityksen kannalta Tiehallinnon rooli tulee entistä tärkeämmäksi, sillä toimiva tieverkosto ja tienpito ovat aluekehityksen perusedellytyksiä. Uusi alueiden kehittämislaki painottaa maakunnan liiton ja valtion viranomaisen kuten tiepiirin yhteistyötä alueiden kehittämisessä.

Suunnitelmakauden aikana on voimassa uusi hallintolaki. Sen tarkoituksena on toteuttaa ja edistää hyvää hallintoa kaikessa hallintotoiminnassa. Erityistä huomiota kiinnitetään hallinnossa asioivan oikeuteen saada viranomaiselta asianmukaista ja laadultaan hyvää palvelua.

Tieliikenneväylien hallinnollisten muutosten osalta varaudutaan katujen ja yleisten teiden rajapintojen uudelleenmäärittelyyn, jotta maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset yleisistä teistä asemakaava-alueella voidaan toteuttaa. Tämän johdosta osa alimman asteisesta tieverkosta asemakaava-alueilla tulee muuttumaan kaduiksi vuoteen 2010 ulottuvan siirtymäajan kuluessa. Samoin joitain katuja tulee aikanaan muuttumaan yleisiksi teiksi.

Yksityisten teiden muuttaminen yleisiksi tai yleisten teiden lakkauttaminen ja muuttaminen yksityisiksi tapahtuu edelleen yksittäistapauksittain.

### 7.3.5 Rakenteet

Oman toiminnan taloudellisuutta ja tehokkuutta parannetaan karsimalla päällekkäisiä toimintoja sekä ulkoistamalla hallitusti sellaisia tehtäviä, joita on saatavissa kilpailuilta markkinoilta. Keskushallintoa kehitetään strategisempiin tehtäviin siirtämällä operatiivisia tehtäviä tiepiireille. Yhteisten toimintojen keskittämistä ja niiden alueellistamista jatketaan suunnitelmakaudella.

Palkanlaskenta on keskitetty Rovaniemelle, lauttaliikenteen hankintatehtävät Turkuun ja telematiikan tutkimus- ja kehittäminen Kouvolaan. Lisäksi liikenne- ja kehittäminen Kouvolaan. Lisäksi liikenne- ja kehittäminen Kouvolaan. Lisäksi liikenne- ja kehittäminen Kouvolaan. Lisäksi liikenne- ja kehittäminen Kouvolaan.



Taloushallinto siirretään kokonaisuudessaan Vaasaan vuoden 2004 loppuun mennessä. Suunnitelmakauden alussa on tarkoitus myös rationalisoida keskushallinnon ja Uudenmaan tiepiirin organisaatioita ja tehtäviä. Lisäksi kehitetään valtakunnallisten projektien hallintaa muodostamalla niistä tarvittaessa omia tulosityksiköitä tai järjestämällä niiden hallinto erikseen määrättyjen tiepiirien vastuulle.

Tiehallinnon prosesseja arvioidaan tarvittaessa uudelleen erityisesti liikenteen palveluiden, teknisten palveluiden ja asiakkuuden osalta.

Valtakunnallisten tehtävien lisäksi tiepiirien tehtäviä keskitetään ja niiden yhteistoimintaa syvennetään kolmella alueella:

- Uusimaa, Turku, Häme (HTU -yhteistyö)
- Kaakkois-Suomi, Savo-Karjala, Keski-Suomi (KSK - yhteistyö)
- Vaasa, Oulu, Lappi (VOL -yhteistyö)

7.3.6 Ohjausmalli

Suunnitelmakaudella kehitetään yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden sektoriviranomaisten kanssa hallinnonalan ns. väylätoimintaa koskevaa tulosohtausta tasapainotetun mittariston (BSC) edellyttämällä tavalla.

Tiehallinnon sisäinen ohjausmalli perustuu strategiseen tuloskorttiin, jossa on määritelty kriittiset menestystekijät sekä pitkän aikavälin tavoitteet toiminnan vaikuttavuudelle, asiakaslähtöisyydelle, oman toiminnan taloudellisuudelle ja tehokkuudelle sekä kyvykkyydelle.

Tiehallinnossa tehdään toiminnan itsearviointia vuosittain sekä koko organisaation tasolla että myös tulosityksiköissä. Itsearvioinnissa käytetään EFQM:n (European Foundation for Quality Management) kriteeristöä. Tavoitteena on myös osallistua Suomen laatu-palkintokilpailuun julkisten organisaatioiden sarjassa.

Visio ja toiminta-ajatus	Arvostettu suunnannäyttäjä 2007 "Tiehallinto tarjoaa yhteiskunnan tarpeita vastaavia tie- ja liikennepalveluita"			
Arvot	Yhteiskunnallinen vastuu, asiakaslähtöisyys sekä osaaminen ja yhteistyö			
Strategiat	Tiehallinnon toimintastrategia, tienpidon strategia Asiakkuus-, hankinta-, tiedonhallinta-, henkilöstö- ja T&K -strategiat			
Näkökulmat	Vaikuttavuus	Asiakaslähtöisyys	Taloudellisuus ja tehokkuus	Kyvykkyys
Kriittiset menestystekijät	<ul style="list-style-type: none"><li>Tieliikennejärjestelmän toimivuus</li><li>Liikenneturvallisuus</li><li>Ympäristövaikutukset</li><li>Tienpidon taloudellisuus</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Asiakaslähtöinen toiminta</li><li>Tuotteiden ja palveluiden laatu</li><li>Arvoverkoston hallinta</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Kustannustehokkuus</li><li>Organisaation suorituskyky</li><li>Hankintamenettelyt</li><li>Tiedonhallinta</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Osaaminen</li><li>Henkilöstörakenne</li><li>Henkilöstön terve sitoutuminen</li></ul>
Pitkän aikavälin tavoitteet	<ul style="list-style-type: none"><li>Tieverkon päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen</li><li>Yleisten teiden liikennekuolemien vähentäminen</li><li>Kestävän kehityksen mukainen tienpito</li><li>Tieverkon taloudellinen ylläpito</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Asiakastytytyvyyden parantaminen</li><li>Vuorovaikutuksen parantaminen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Hallintomenojen vähentäminen</li><li>EFQM:n laatu-palkinnon saavuttaminen</li><li>Hankintasopimusten määrän vähentäminen</li><li>Tiedonhallinnan kehittämissuunnitelman toteuttaminen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Henkilöstösuunnitelman toteuttaminen</li><li>Työttytyvyyden parantaminen</li></ul>

Kuva 27. Strateginen tuloskortti.

7.3.7 Hallinnon menot

Tiehallinnon menot muodostuvat varsinaisesta omasta toiminnasta sekä investoineista että T&K:sta. Hallinnon menot vähenevät nykyisestä noin 92 milj. eurosta noin 81 milj. euroon.

Suunnitelmakaudella henkilöstökulut vähenevät henkilöstösuunnitelman toteutuessa noin 1 milj. euroa vuosittain. Samalla kuitenkin investoidaan tiedonhallintaan vuosittain 5-7 milj. euroa ja kiinteistöjen ylläpitoon noin 3 milj. euroa. T&K- toimintaan panostetaan vuosittain noin 6,5 milj. euroa, mikä on hieman nykyistä enemmän.

Taulukko 10. Oman toiminnan kululaskelma

	2002 tot	2003 arvio	2004 TA	2005 TTS	2006 TTS	2007 TTS	2008 TTS
<b>Varsinainen oma toiminta</b>							
- Aineet ja tarvikkeet	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
- Henkilöstökulut	52,2	52,3	50,7	49,0	48,0	47,0	46,0
- Kiinteistövuokrat ja ylläpito	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4
- Muut vuokrat ja leasingmak.	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
- Palvelujen ostot	12,3	13,0	9,2	11,0	11,0	11,0	11,0
- Muut kulut	1,9	1,0	1,2	1,2	1,2	1,2	
Investoinnit	9,8	5,0	6,6	7,1	7,1	7,1	
<b>T&amp;K</b>	5,0	5,9	5,9	6,5	6,5	6,5	6,5
<b>Yhteensä</b>	<b>88,5</b>	<b>92,6</b>	<b>81,5</b>	<b>84,0</b>	<b>83,5</b>	<b>82,5</b>	<b>81,5</b>

## 8 TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISTOIMINTA

### 8.1 T&K -strategia

Maan suurimpana julkisen infrastruktuurin ylläpitäjänä ja tieliikennejärjestelmän kehittäjänä Tiehallinnolla on selkeä vastuu tie- ja liikennealan osaamisen ylläpidosta ja kehittämisestä. Tiehallinnon tutkimus- ja kehittämisstrategian keskeisenä päämääränä on luoda uutta tietoa ja osaamista, jotta Suomen koko tieliikennejärjestelmä toimisi paremmin, turvallisemmin ja kilpailukykyisemmin kestäväällä tavalla. T&K- toiminta on tieliikennejärjestelmän kehittämistä ja tienpitoa palvelevaa soveltavaa tutkimusta sekä tienpitoa palvelevien ohjeiden, toiminnallisten laatuvaatimusten ja Tiehallinnon tarvitsemien menetelmien kehittämistä ja käyttöön saattamista. Toiminta koostuu strategisista projekteista, ydinprosessien palveluja kehittävästä hankkeista ja Tiehallinnon sektoritehtävää palvelevasta toiminnasta.

Strategisena tavoitteena on, että tutkimusohjelman laajuus on noin 1 % perustienpitoon käytettävästä määrärahasta.

T&K- toimintaa priorisoidaan seuraaville alueille:

- Asiakkuusryhmien tarpeet
- Tienpidon ja liikenteen vaikutukset
- Väyläomaisuuden hallinta
- Toimivat ja terveet tienpidon markkinat
- Liikenne toimivaksi liikenteen hallinnan keinoin
- Tiedon hallinta.

Koska Tiehallinnolla on myös yleisiä teitä koskevien tuotteiden ja palveluiden osalta vastuuta sektoritehtävistä, toimintaa suunnataan osin myös näihin.

Tiehallinto tekee entistä kiinteämpää yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön ja sen alaisten virastojen kesken sekä verkottumista alan muiden toimijoiden kanssa.

### 8.2 T&K -ohjelma

Suunnitelmakaudella Tiehallinto suuntaa tutkimus- ja kehittämistoimintaansa tienpidon vaikutusten hallinnan

sekä yhteiskunnan tarpeista lähtevään tuotteiden ja palveluiden kehittämiseen. Tutkimusohjelman laajuus on suunnitelmakaudella noin 6,5 milj. euroa/vuosi. Strategisten projektien ja teemojen väliset painotukset kaudella 2003-2005 on alustavasti määritetty seuraavasti:

*Taulukko 11. T&K-ohjelman 2003 - 2005 priorisointi tutkimusalueittain*

Painopiste tai projekti	Painotus (%)
Strategiset projektit	20
Asiakkuusryhmien tarpeet	8
Vaikutusten hallinta	12
Väyläomaisuuden hallinta	8
Tienpidon markkinat	8
Liikenteen hallinta	8
Tiedon hallinta	12
Sektoritehtävät	24
YHTEENSÄ	100

Strategisella projektilla tarkoitetaan tutkimuskokonaisuutta, jolla on Tiehallinnon toiminnan kannalta huomattavan suuri merkitys ja jonka kokonaiskustannukset ovat merkittäviä. Suunnitelmakaudella on käynnissä kaksi projektia: tienpidon vaikutusten hallinnan tutkimusohjelma ja vähäliikenteisten teiden taloudellisen ylläpidon ohjelma. Lisäksi on tarkoitus käynnistää kustannusohjausta ja hintahallintaa koskevat tutkimusohjelmat.

Asiakkuusryhmien tarpeet teemassa kehitetään menetelyjä asiakkaiden tarpeen selvittämiseen, toimintaympäristön muutosten arviointiin, liikennejärjestelmän ja sen toimivuuden perusteiden tarkasteluun sekä asiakkuuden hallintaan.

Tienpidon ja liikenteen vaikutukset teemassa käsitellään tutkimustarpeita seuraavilta aloilta: liikennetietous, liikenneturvallisuus, ympäristö, sosiaalinen kestävyys, alueelliset vaikutukset, maankäyttö, liikennejärjestelmäsuunnittelu, kevyt ja joukkoliikenne, ohjelmataason vaikutusten arviointi.



Väyläomaisuuden hallinnan teeman edelleen kehittämistä koskeva tutkimusohjelma valmistui vuoden 2003 alussa. Ohjelman tavoitteena on määrittää ja toteuttaa väyläomaisuuden määrittämiseen ja inventointiin, omaisuuden kunnon mittaamiseen, omaisuuden ylläpidon kehittämiseen ja käytön ohjaukseen liittyviä hankkeita. Tämän ohjelman myötä teeman painotusta on lisätty; se on nyt noin 12 % koko T&K- rahoituksesta. Ohjelma toteutetaan vuosina 2003-2006.

Toimivat tienpidon markkinat teemassa keskeisellä sijalla on hankintamenettelyjen kehittäminen siten, että ne tukevat konsulttien ja urakoitsijoiden innovatiivisuutta. Hankintamenettelyjen kehittämiseen kuuluvat uudet tuote- ja palvelukokonaisuudet, uudet tarjousten arviointiperusteet ja palvelujen toimittajien valintaperusteet. Siihen kuuluu myös laatuvaatimusten kehittäminen, laadunvarmistus ja hankintojen tiedonhallinnan kehittäminen.

Liikenteen hallinnan T&K-teeman kehittämishankkeiden aiheita ovat perusrakenteet (kuten viranomaisten väliset toimintamallit); keli- ja liikennetietojen keruu- ja ennustemenetelmät; ajantasainen liikenteen ohjaus; liikennetiedotus sekä liikenteen hallintatoimien vaikutusten arviointi. Teeman kaikille hankkeille yhteisiä painopisteitä ovat tietopalvelun ajantasaisuus, kaupunkiseutujen liikenteen hallinta sekä kaupallisten lisäarvo- palvelujen edistäminen.

Painopisteet tiedon hallinnan T&K:ssa ovat asiakkuusprosessin tietojärjestelmät, liikennejärjestelmän kehittämiseen tarvittava tieto väylistä ja liikenteestä, paikkatietojärjestelmä, tienpidon hallintajärjestelmien kehittäminen sekä elektronisen hankintajärjestelmän kehittäminen yhdessä koko toimialan kanssa.

Tiehallinnon kehittämisvastuu koskee monissa tienpidon kehittämiseen liittyvissä asioissa yleisiä teitä ja sen liikenneoloja laajempaa kenttää, etenkin liikenneturvallisuuden, eräiden ympäristökysymysten ja liikenteen hallinnan suhteen, sekä siltojen, rakenteiden ja laitteiden normitustyössä ja yksityisteiden osalta. Asema perustuu alan keskeisen toimijan rooliin tai hankittuun luottamukseen. Sektorivastuuta on määritelty myös säädöksiin. Osa perustuu Tiehallinnon asemaan kansallisena vastuutahona standardisoinnissa, norminannossa sekä tie- ja tieliikennelainsäädännön mukaisten tehtävien

tie- ja tieliikennelainsäädännön mukaisten tehtävien hoidossa. Sektoritehtävien osuus T&K:sta on siksi melko suuri ja ylittää nyt hieman tavoitteeksi asetetun neljänneksen.



## 9 7 RESURSSIT

### 9.1 Henkilöstö

Henkilöstöstrategian tärkeimmät kehittämisalueet ovat:

- Osaamisen kehittäminen
- Tiimi- ja esimiestyön toimivuus
- Tuki tuloksenteolle
- Tiehallinnosta vetovoimainen työpaikka

Suunnitelmakauden alussa valmistuu vuoteen 2007 tähtäävä henkilöstösuunnitelma. Henkilöstörakennetta ja resursseja on tarkoitus muuttaa Tiehallinnon sisäisin tehtävä- ja henkilöstösiirtoin sekä rekrytoinnein. Suunnitelmaluonnoksen mukaisesti vakinaisen henkilöstön määrä vähenee noin 15 %. Vähennys toteutuu luonnollisen poistuman kautta, josta noin puolet korvataan uusrekrytoinnein.

Vuosia 2004 -2007 koskeva osaamisen kehittämis- ja koulutusohjelma valmistuu keväällä 2004. Se perustuu nykyisen henkilöstön kouluttamiseen uusiin tehtäviin, uuden osaamisen rekrytointiin ja arvoverkostomme hyödyntämiseen. Ohjelman pääalueita ovat: asiakkuus, hankintaosaamisen kehittäminen Tiehallinnossa ja infra-alalla, liikennejärjestelmätyö, liikenneturvallisuus, tiedonhallinta, projektityö, kehittyminen asiantuntijana ja esimiehenä sekä ylimmän johdon valmennus sekä tiimityö. Osaamisen kehittämisessä jatketaan vuonna 2003 aloitettua koulutusyhteistyötä väylävirastojen (Ajoneuvohallintokeskus, Ratahallintokeskus, Merenkululaitos ja Tiehallinto) kanssa. Väylävirastot kokeilevat myös yhteisen tietoturva-asiantuntijan käyttöä.

Infra-alan osaamista tuetaan yhteisellä innovatiivisten toimintatapojen sekä hankintamenetelmien kehittämisellä ja T&K -toiminnalla, toimimalla aktiivisesti alan foorumeilla ja osallistumalla opintojen ja tutkintojen sisällön kehittämiseen. Varsinkin Tekesin infraohjelman teemahankkeet sekä Osaamisklubi ovat tärkeitä vaikuttamisen välineitä. Yhteistyö alan oppilaitosten kanssa systematisoidaan ja osaamisen kehittämisohjelman toteutusta varten tehdään yhteistyösopimukset. Harjoittelu- ja kesätyöpaikkoja sekä opinnäytetöitä tarjotaan

suunnitelmallisesti muun henkilömäärän vähenemisestä huolimatta.

Tuloksentekoa tuetaan kehittämällä palkitsemista ja palkkausjärjestelmää entistä kannustavammaksi ja lisäämällä tulosityksiköiden toimintavapautta sekä lähi-esimiesten vastuuta. Työntekoa helpotetaan yhtenäistämällä ja tehostamalla henkilöstötyön menettelyt ja ottamalla käyttöön uusi henkilötietojärjestelmä. Henkilöstöhankinnassa yhteistyötä tehdään infra-alan kanssa varsinkin oppilaitoksiin päin ja rekrytointimessuilla. Rekrytointimenettely tehostetaan ja keskitetään.

**Taulukko 12. Alustava henkilöstösuunnitelma**

	KH	U	T	KaS	H	SK	KeS	V	O	L	Liik. keskus	Erill. toiminn	YHT
Vakituinen henkilöstö 31.12.2002	258	139	88	94	95	79	40	88	85	78	-	-	1044
Henkilöstö 2003 (arvio)	252	110	77	81	88	80	40	75	77	68	39	42	1030
Henkilöstö 2008 (luonnos)	146	70	57	60	60	57	29	57	57	50	40	137	850



**Kuva 28. Tiehallinnon henkilöstön strategisesti tärkeät omat voimavarat**



## 9.2 Tieto

Tiehallinnon pyrkimyksenä on olla julkisen hallinnon edelläkävijä tiedon hallinnassa. Erityisesti panostetaan hankkeisiin, jotka palvelevat koko yhteiskunnan ja sidosryhmien tarpeita sekä kehittävät koko sektorin toimintamalleja (esim. hankintamenetelmät). Päämääränä on kehittää Tiehallinnon tuottamasta tiedosta Tiehallinnon ja sen sidosryhmien yhteinen resurssi.

Tiedonhallinnan kehittämissuunnitelman mukaisesti suunnitelmakaudella on tarkoitus panostaa seuraaviin kokonaisuuksiin:

- Kansallisen Digiroad -rekisterin käyttöönotto
- Asiakkuuksien ja asiakastiedon hallinta
- Tienpidon suunnittelun tiedon hallinta mukaan lukein suurten investointihankkeiden elinkaaritiedon hallinta (eTLOS)
- Hankintojen hallinta (eHankinta)
- Toiminnanohjauksen tiedon hallinta (eTie)
- Liikenteen hallinnan tiedon hallinta (eLiike)
- Tiedonhallinnan osaamisen kehittäminen (eKyky)
- Sisäiset sähköiset palvelut (eService)
- Tieto- ja asiointipalvelujen (verkkopalvelut) kehittäminen (eInfo)
- Yhteiset perusrakenteet (ict-infra)

Varsinainen kehittämis- ja toimenpideohjelma laaditaan erikseen ja se tarkistetaan vuosittain.

## 9.3 Rahoitus

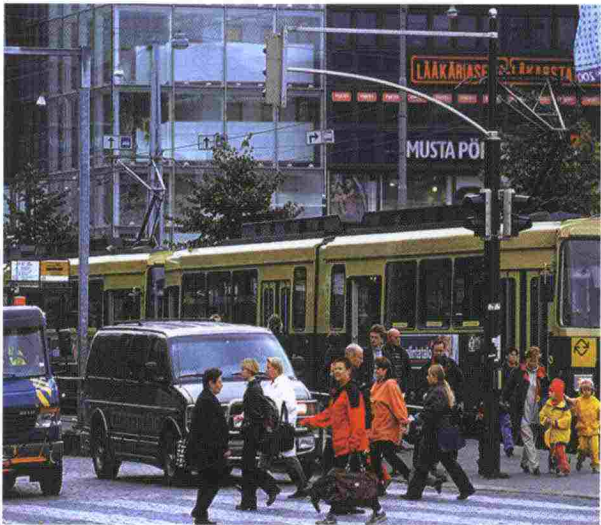
Perussuunnitelman rahoituslaskelma perustuu liikenne- ja viestintäministeriön antamiin kehyksiin. Ministeriöryhmän esityksessä perustienpidon rahoituskehys 630 Me perustuu ministeriöryhmän mietintöön. Lisäksi toteutetaan Euroopan aluekehitysrahaston tavoiteohjelmien 1 ja 2 ja yhteisöaloitteiden mukaisia hankkeita, joiden kansallinen rahoitusosuus maksetaan LVM:n momentilta. Näiden hankkeiden kustannusarviot yhteensä hallinnonalalla ovat 10 – 12 Me vuodessa.

Taulukko 13. Perussuunnitelman mukainen rahoituslaskelma, sisältää myös Kainuun maakunnan

Perussuunnitelma, milj. euroa	Tot. 2002	Arvio 2003	TAE 2004	TTS-kausi			
				2005	2006	2007	2008
<b>Perustienpito</b>	<b>628</b>	<b>649</b>	<b>604</b>	<b>558,3</b>	<b>558,3</b>	<b>558,3</b>	<b>558,3</b>
Hallinto	79	85	84	84,1	84,1	83,6	83,6
Hoito	211	212	206	195,4	195,4	195,4	195,4
Ylläpito	196	204	202	201,6	204,1	204,1	204,1
Laajennus- ja uusinvestoinnit	113	100	80	50	46,4	46,3	45,2
Suunnittelu	26	37	25	22,1	22,1	22,1	22,1
Liikenteen hallinta	6	8	9	10,1	11,2	11,8	12,9
Palveluprojektin sopeuttaminen	26	22	15	-	-	-	-
Tuotot	-29	-19	-17	-5	-5	-5	-5
<b>Kehittämisinvestoinnit</b>	<b>148</b>	<b>164</b>	<b>163</b>	<b>140,7</b>	<b>106,4</b>	<b>110,3</b>	<b>110,3</b>
Tieverkon kehittämisinvestoinnit	62	39	-	-	-	-	-
Eräät tiehankkeet (78)	1	12	103	100,4	66,1	70	70
Tieverkon jälkirahoitus- ja kok. rahoitushankkeet (79)	65	91	36	16,8	16,8	16,8	16,8
Tielain mukaiset maa-alueiden hankinnat ja korvaukset (87)	21	22	24	23,5	23,5	23,5	23,5
<b>Nettomenot yhteensä</b>	<b>776</b>	<b>813</b>	<b>767</b>	<b>699</b>	<b>664,7</b>	<b>668,6</b>	<b>668,6</b>

## 9.4 Tase ja omaisuus

Tiehallinnon taseen loppusumma vuoden 2002 lopussa oli 15 123 milj. euroa. Taseesta suurimman osan muodostaa väyläomaisuus, johon kuuluvat tiepohjat, tie-rakenteet ja keskeneräiset hankkeet. Niiden arvo oli yli 99 % taseen loppusummasta.



Suunnitelmakauden aikana väyläomaisuuden arvo alenee, koska investointien määrä (korvaus-, laajennus-, uus- ja kehittämisinvestoinnit sekä tie- ja rakennussuunnittelu) on alhaisempi kuin tierakenteiden kulumista kuvaava poistojen määrä.

**Taulukko 14. Tiehallinnon taseen loppusumma ja muutokset**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Käyttöomaisuuden investoinnit	15 531	15 496	15 424	15 315	15 024	15 123	14 830	14 580	14 340	14 100	13 860
Suunnitelman mukaiset poistot	632	462	651	551	721	340	250	270	280	280	275
Käyttöomaisuuden muut vähennykset	-432	-421	-428	-464	-494	-450	-350	-357	-364	-364	-360
Vaihto- ja rahoitusomaisuuden muutokset	-231	-115	-349	-502	-110	-183	-150	-153	-156	-156	-153
	-4	3	16	125	-17						
	15 496	15 424	15 315	15 024	15 123	14 830	14 580	14 340	14 100	13 860	13 622

Luvut tilinpäätöksen liitteestä 3

**Taulukko 15. Tiehallinnon väyläomaisuus sekä sen arvoon vaikuttavat lisäykset ja poistot**

Tieomaisuuden arvon muutos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tieomaisuus vuoden alussa	15 119	14 944	15 047	14 846	14 620	14 375	14 107	13 849
Poistot yhteensä	-719	-687	-690	-683	-673	-661	-649	-637
Lisäykset yhteensä	544	790	489	457	427	393	391	390
Korvausinvestoinnit	57	98	184	185	187	188	188	188
Laajennus ja uusinvestoinnit	98	113	97	41	51	49	49	49
Kehittämisinvestoinnit yht.	82	52	50	117	100	70	70	70
Tie- ja rakennussuunnittelu	14	15	11	12	12	12	12	12
Tiepohjat ja keskener.rakenteet	293	261	55	50	50	50	50	50
Kokonaisrahoitushankkeet		64	92	52	27	24	22	21
Muut lisäykset <sup>1</sup>		187						
Tieomaisuus vuoden lopussa	14 944	15 047	14 846	14 620	14 375	14 107	13 849	13 602
Lisäysten ja poistojen erotus	-175	103	-201	-226	-246	-268	-258	-247

<sup>1</sup> Vuoden 2002 tilipäätöksessä taseeseen lisättiin päällysteiden ylläpito, Vt Lahti-Järvenpää -tien palvelumaksuista investoinneiksi laskettava osuus sekä tehtiin edellisiin vuosiin kohdistuvia oikaisuja.



## 10 TOIMINTALINJAJULKAISUJA

1. Tie- ja liikenneolojen tavoitetilä, Tiehallinto 2003
2. Teiden talvihoito, Talvihoidon toimintalinjat 2001, TIEH 1000035, Helsinki 2001
3. Sorateiden toimintalinjat, laadittavana 2004
4. Liikenneympäristön hoito, Toimintalinjat ja laatuvaatimukset, TIEL 2230052, Helsinki 1999
5. Päälystettyjen teiden ylläpidon toimintalinjat ja ohjaus, TIEL 1000019, Helsinki 1999, tarkistetaan vuonna 2004
6. Siltojen hoidon, ylläpidon ja korjauksen toimintalinjat, TIEL 2230051, Helsinki 1998.
7. Liikenteen hallinnan toimintalinjat, TIEL 1000032, Helsinki 2000
8. Pääteiden kehittämisen toimintalinjat, valmistuu 2004
9. Tiehallinnon toimintalinjat kaupunkiseuduilla, Tiehallinto 2003
10. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen, TIEL 10000028, Helsinki 2000
11. Liikenneturvallisuus 2005, Tielaitoksen toimintalinjat liikenneturvallisuuden parantamiseksi, ISBN 951-726-371-6, Helsinki 1997
12. Tielaitoksen liikenneturvallisuusohjelma 2005, TIEL 1000022, Helsinki 1999
13. Tiehallinnon ympäristöpolitiikka ja -ohjelma 2001-2005; Tiehallinto 2001, TIEH 1000036

## 11 LIITTEET

### 1. Käynnissä olevat investointihankkeet

### 2. Esitys hankeohjelmaksi

### 3. Investointiohjelman hankekortit Teemapaketit

Teema 1 Satama- ja terminaalisyhteydet

Teema 2 Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen

Teema 3 Pääteiden turvallisuuden parantaminen

Teema 4 Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudulla

Teema 5 Koulumatkat maaseututaajamissa

### Vuosien 2004 – 2007 investointiohjelma kiireellisyysjärjestyksessä

1. E 18 Muurla – Lohja
2. Mt 100 Hakamäentie
3. Vt 2 Vihti - Pori
4. Vt 6 Lappeenranta – Imatra
5. Vt 4 Kemin kohta ja sillat
6. Mt 101 Kehä I Leppävaara
7. Kt 51 Kirkkonummi – Kivenlahti
8. Vt 4 Lusi – Mikkeli
9. Vt 8 Sepäнкylän ohitus
10. Vt 4 Lusi – Vaajakoski
11. Vt 14 Savonlinnan keskusta

### Mahdolliset lisähankkeet (2008)

12. Vt 3 Tampereen läntinen kehä 2. vaihe
13. E 18 Haminan ohitus
14. E 18 Kehä III, Vantaankoski – Lentoasema
15. Vt 20 Kuusamontie, Oulu
16. Mt 101 Kehä I, Espoo ja Helsinki 1. vaihe

### 4. Tiehallinnon toimintaa kuvaavat tunnusluvut ja tulostavoitteet

### 5. Perustienpidon vaikutukset, yhteenveto

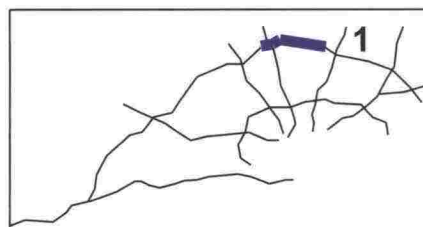
## LIITE 1

### Vuonna 2004 käynnissä olevat hankkeet

- 1 Kehä III Lentoasemantie - Tikkurila
- 2 Vt 6 Koskenkylä - Kouvola
- 3 Vt 1 / E 18 Lohja - Lohjanharju
- 4 Vt 13 Nuijamaan raja-asema
- 5 Vt 3 Tampereen läntinen ohikulku, 1. vaihe
- 6 Vt 5 Joroinen - Varkaus
- 7 Vt 4 Lahti - Heinola
- 8 Vt 4 Jyväskylä - Kirri
- 9 Vt 8 Raisio kohta

Vuonna 2004 alkava (poliittinen päätös)

- 10 E18 Muurla - Lohja





## LIITE 2

### Esitys hankeohjelmaksi 2005 - 2008

Ministerityöryhmän mietinnön mukaisesti:

Teemapaketit 2004 – 2007

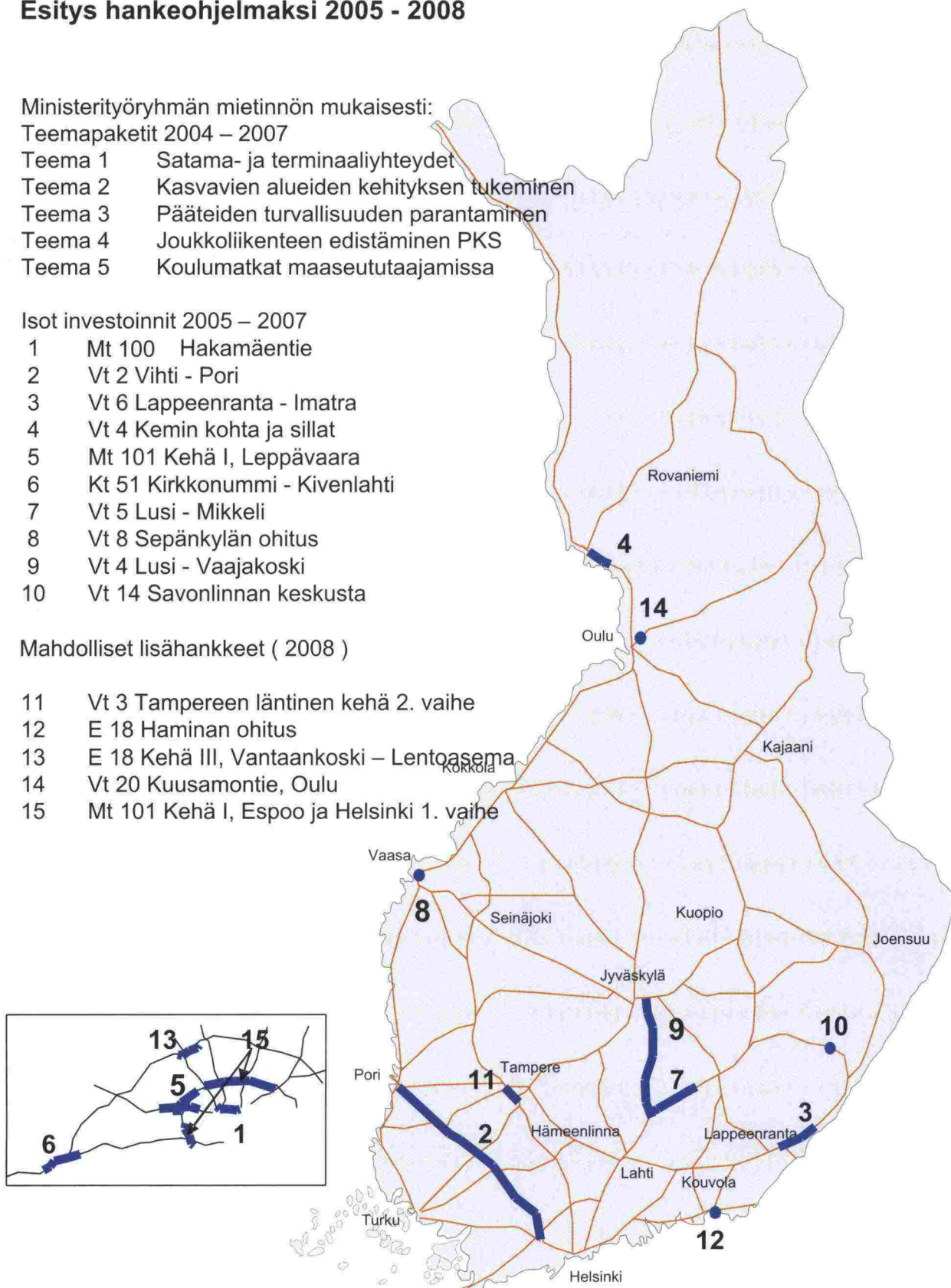
- Teema 1 Satama- ja terminaaliyhteydet
- Teema 2 Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen
- Teema 3 Pääteiden turvallisuuden parantaminen
- Teema 4 Joukkoliikenteen edistäminen PKS
- Teema 5 Koulumatkat maaseututaajamissa

Isot investoinnit 2005 – 2007

- 1 Mt 100 Hakamäentie
- 2 Vt 2 Vihti - Pori
- 3 Vt 6 Lappeenranta - Imatra
- 4 Vt 4 Kemin kohta ja sillat
- 5 Mt 101 Kehä I, Leppävaara
- 6 Kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti
- 7 Vt 5 Lusi - Mikkeli
- 8 Vt 8 Sepänkylän ohitus
- 9 Vt 4 Lusi - Vaajakoski
- 10 Vt 14 Savonlinnan keskusta

Mahdolliset lisähankkeet ( 2008 )

- 11 Vt 3 Tampereen läntinen kehä 2. vaihe
- 12 E 18 Haminan ohitus
- 13 E 18 Kehä III, Vantaankoski – Lentoasema
- 14 Vt 20 Kuusamontie, Oulu
- 15 Mt 101 Kehä I, Espoo ja Helsinki 1. vaihe



## HANKEKORTTI



*Esim. Teemapaketin hanke 1. Kokkolan satamatie*

Pakettiin on koottu eri puolilta Suomea kaikkein kiireellisimpiä kohteita. Kaikki kohteet ovat ennestään tunnettuja ns. väliinpuotojahankkeita, jotka ovat suunnitelmavalmiuden puolesta toteutettavissa vuosina 2004 - 2006.

Teemahanke sisältää alustavasti seuraavat kohteet:

1. Kokkolan satamatie, 8M€
2. Rauman satamatie, 6M€
3. Haminan satamatie, 3M€
4. Seinäjoen lentoaseman uusi tieyhteys, 2,7M€
5. Röyttän satamatien parantaminen, Tornio 2,6M€
6. Ajoksen satamatien parantaminen, Kemi 2,3M€
7. Tarastejärven jätteenkäsittelylaitokseen liittyvät tiejärjestelyt, Tampere 2,1M€
8. Kt 40 liittymien parantaminen, Naantalin satamayhteys 2M€
9. Etelä-Karjalan jätteenkäsittelylaitos, Soskuan uusi tieyhteys, Lappeenranta 1,7M€
10. Kuopion syväsataman liittymäjärjestelyt, 0,5M€

## NYKYTILA JA ONGELMAT

Useilla kaupunkiseuduilla elinkeinoelämän pääreitti satamaan tai muuhun merkittävään liikenneterminaliin kulkee kaupunkirakenteen läpi. Tällöin kuljetukset aiheuttavat tarpeetonta haittaa asukkaille ja muulle liikenteelle. Myös vaarallisten aineiden kuljetukset kulkevat usein näitä samoja reittejä. Lähes kaikilla suurimpiin satamiin johtavilla tieyhteyksillä on kehittämistarpeita. Suurimmat ongelmat ovat:

- Kaupunkirakenteessa kulkevien kuljetusten häiriötekijät asutukselle ja muulle liikenteelle.
- Tavaraliikenteen pääreittien toimivuus ja turvallisuus.
- Tavaraliikenteen matka-aikojen ennustettavuus ja sen vaikeus.
- Vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamat riskitekijät.

## TEEMAHANKE

Tavoitteena on parantaa tavaraliikenteen merkittävien satama- ja terminaaliyhteyksien matkaketjujen toimivuutta ja turvallisuutta. Teemapaketti sisältää pääasiassa katuyhteyksiä korvaavia tai uusia tieyhteyksiä satamiin, muihin liikenneterminaliin ja maakunnallisiin jätteenkäsittelylaitoksiin.

## VAIKUTUKSET

- + Parantaa satamiin, muihin liikenneterminaliin ja jätteenkäsittelylaitoksiin johtavia tieyhteyksiä.
- + Parantaa yhdyskuntarakenteen viihtyisyyttä siirtämällä tavaraliikennettä ja kuljetuksia pois kaupunkirakenteesta ja asutuksesta.
- + Parantaa elinkeinoelämän matkaketjujen toimivuutta, matka-aikojen ennustettavuutta ja liikenneturvallisuutta. Vuositasolla säästyy noin 6 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Vähentää vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamaa riskiä.
- + Selkeyttää liikenneverkkoa jakamalla pitkämatkaisen satamaliikenteen ja paikallisen henkilöautoliikenteen omille väylilleen.
- + Mahdollistaa satamien ja liikenneterminaalien ympäristön maankäyttösuunnitelmien ja halutunlaisen kaupunkirakenteen toteuttamisen.

Valtion osuus teemahankkeen kustannuksista on noin 30 M€. Lisäksi kunnat osallistuvat merkittävillä kustannusosuuksilla yhteistyöhankkeisiin.



## HANKEKORTTI



### NYKYTILA JA ONGELMAT

Kasvavien taajamien läpikulkevat väylät ovat useasti ruuhkautuneet siten, että ne aiheuttavat viiveitä ja turvallisuusriskejä sekä taajaman sisäiselle liikenteelle että pitkämatkaiselle liikenteelle. Ongelmat koskevat henkilöautoilijoiden ohella myös joukkoliikenteen matkustajia sekä taajamissa jalan ja pyörällä liikkuvia. Seurauksena on myös asutusta häiritsevää liikennemelua.

Alueiden kehittäminen kasvavissa taajamissa maankäyttösuunnitelmien mukaisesti on tiehankkeiden viivästymisen johdosta vaikeutunut. Liikenteen ruuhkautuminen ja maankäytön kehittämismahdollisuuksien hidastuminen heikentävät myös elinkeinoelämän kilpailukykyä.

### TEEMAHANKE

Teemahankkeeseen sisällytetyillä kasvavien taajamien läpikulkuväyliin kohdistuvilla hankkeilla on tavoitteena parantaa erityisesti työmatkaliikenteen sujuvuutta. Ne luovat edellytyksiä maankäytön eheyttämiseksi, keskustan kehittämiseksi ja elinkeinoelämän kasvulle. Hankkeet ovat yhteiskuntataloudellisesti tehokkaita. Ne sisältävät kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita parantavia sekä ympäristöhaittoja vähentäviä elementtejä.

Teemahanke sisältää keskiuuria 3 – 10 miljoonan euron hankkeita. Teemapakettiin sisältyvät kasvavat taajamat sijaitsevat pääasiassa suurien kaupunkiseutujen (Pääkaupunkiseutu, Tampere, Turku, Jyväskylä ja Oulu) työssäkäyntialueilla.

Teemahankkeessa rahoitetaan ohikulkutieratkaisuja, rinnakkaisteiden parantamista maankäytön mukaiseksi ja taajaman liikennesaneerauskohteita nopeasti kasvavissa taajamissa.

Teemahanke sisältää alustavasti seuraavat kohteet:

- Klaukkalan ohikulkutie (Nurmijärvi) 10,5 M€
- Mt 847 järjestelyt (Haukipudas, Kempele) 8,9 M€
- Seinäjoen pohjoinen ohikulku 8 M€
- Karjaan läntinen ohikulkutie 4,8 M€
- Kuokkalan kehäväylä (Jyväskylä) 4,3 M€
- Ylöjärven taajamajärjestelyt 3,0 M€
- Kt 40 liittymien parantaminen (Lieto) 6,2 M€
- Vt 6 Niittylahti – Reijola (Joensuu) 10,2 M€

Hankkeet ohjelmoidaan tarkemmin vuosittaisten investointiohjelmien yhteydessä. Hankkeet suunnitellaan ja rakennetaan yhteistyössä kuntien kanssa.

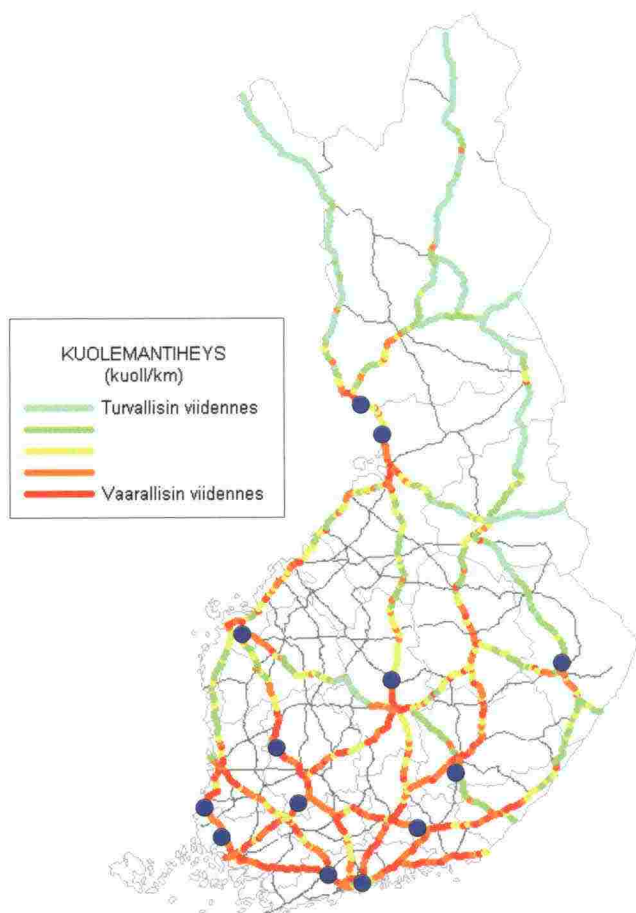
### VAIKUTUKSET

- + Parannetaan taajamien liikenneverkon jäsentelyä, taajamateiden sujuvuutta sekä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita.
- + Parannetaan liikenneturvallisuutta: Vuositasolla säästyy noin 9 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä.
- + Vähennetään asuntoalueiden liikennemelua ja estehaittoja.
- Tarvitaan uutta tiealuetta.
- Ohikulkutiet muuttavat maisemaa ja pirstovat peltoalueita. Asumisviihtyvyys ohikulkutien läheisyydessä heikkenee mm. melun leviämisen myötä.

Teemahankkeen kustannusarvio on 60 M€. Myös kunnat osallistuvat merkittävillä osuuksilla näihin kustannuksiin.



## HANKEKORTTI



Kuva: Teemahankkeen kohteiden sijainti kartalla

## NYKYTILA JA ONGELMAT

Tieliikenteessä kuolee kokonaisuudessaan noin 420 ja loukkaantuu noin 8 200 ihmistä vuodessa. Suurin osa - lähes 3/4 - tieliikenteen kuolemista ja yli puolet loukkaantumisista tapahtuu yleisillä teillä.

Pääteiden osuus yleisten teiden liikennekuolemista on runsas 60 % ja henkilövahinko-onnettomuuksista noin 50 %, vaikka niiden osuus yleisten teiden kokonaistiepituudesta on vain 17 %. Pääteiden henkilövahinko-onnettomuudet ovat myös seurauksiltaan vakavampia kuin muiden teiden. Pääteillä kuolee tiekilometriä kohden yli 8 kertaa enemmän ihmisiä kuin muulla yleisten teiden verkolla.

Päätieverkon keskeisin ongelma on kuolemaan johtavat kohtaamisonnettomuudet. Taajamissa ja tienvarsiasutuksen kohdalla myös kuolemaan johtavat liittymä- ja kevyen liikenteen onnettomuudet ovat vakava ongelma.

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisio edellyttää, että liikenneturvallisuus on tienpidossa ensisijainen tavoite. Liikennenympäristö tulee suunnitella siten, että ihminen ei kuole eikä loukkaannu vakavasti liikenteessä. Huomio on suunnattava toimenpiteisiin, joilla voidaan eliminoida vakavimmat onnettomuudet.

## TEEMAHANKE

Pääteiden turvallisuusinvestoinnit –teemahanke sisältää päätieverkon toiminnallisten ongelmien ratkaisemiseen liittyviä, liikenneturvallisuutta parantavia investointeja tai suurten hankkeiden ensimmäisiä osavaiheita. Toimenpiteitä ovat mm.

- Keskikaiteellisten ohituskaistojen rakentaminen
- Yksityistiejärjestelyjen ja rinnakkaisteiden rakentaminen
- Tien leventäminen nelikaistaiseksi
- Eritasoliittymien rakentaminen, tasoliittymien parantaminen
- Valaistuksen rakentaminen

Teemapaketin koko on 40 M€. Tällä rahoituksella voidaan edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi rakentaa mm. kevyen liikenteen väyliä noin 30 km, alikulkua noin 20 kpl sekä lisätä melu- ja pohjavesisuojausta. Yleisten teiden liittymiä parannetaan tasoliittymiä porrastamalla sekä kiertoliittymäksi tai eritasoratkaisuksi rakentamalla.

Teema sisältää alustavasti 13 kohdetta yhteensä noin 60 kilometrin matkalla. Kohteet sijaitsevat vilkkaimmilla päätiejaksoilla, joilla vakavien onnettomuuksien määrä on suuri. Teemalla vaikutetaan erityisesti vakavien kohtaamisonnettomuuksien määrään.

## VAIKUTUKSET

- + Pääteiden ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy arviolta yksi liikennekuolema ja 7 - 8 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Keskikaiteellisilla ohituskaistoosuuksilla vähennetään erityisesti kohtaamisonnettomuuksia.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus paranee ja valtatie estevaikutus paikalliselle liikenteelle vähenee kevyen liikenteen alikulkujen ja yksityistiejärjestelyjen myötä.

Teemahanke on pääteiden kehittämisen toimintalinjojen mukainen ja sen kustannusarvio on noin 40 M€.



## HANKEKORTTI



## NYKYTILA JA ONGELMAT

Pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä liikennemäärien kasvu on johtanut sujuvuus- ja liikenneturvallisuusongelmiin sekä joukkoliikenteen hidastumiseen ruuhka-aikoina. Liikenteen lisääntyessä sujuvuus heikkenee ja häiriöalttius lisääntyy edelleen ja saattaa jopa romahtaa kriittisimmissä kohdissa ruuhka-aikoina. Ilman toimenpiteitä joukkoliikenteen toimintaedellytysten heikkeneminen jatkuu lähitulevaisuudessa. Suurimmat ongelmat ovat:

- Joukkoliikenne on ruuhka-aikoina hidasta eikä se ole kilpailukykyinen liikkumismuoto. Ruuhkaisuus on lisännyt joukkoliikenteen käyttökustannuksia tuntuvasti.
- Puutteelliset pysäkkijärjestelyt vaikeuttavat bussien liittymistä liikennevirtaan ja heikentävät muun liikenteen turvallisuutta.
- Kevyen liikenteen turvallisuus tasoliittymissä on heikko ja yhteydet puutteelliset.
- Valo-ohjatut tasoliittymät toimivat ruuhka-aikoina heikosti.
- Lisääntyneen maankäytön tuottama liikenne aiheuttaa paikoin sujuvuusongelmia liittymissä.
- Tienvarsien asuntoalueet kärsivät melusta ja asuinympäristö on huonoa.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2002) toteuttamisesta solmitussa aiesopimuksessa *Säteittäisten pääväylien pikaparannukset joukkoliikenteen nopeuttamiseksi* - teemahanke on kiireellisyysjärjestyksessä kolmantena.

## TEEMAHANKE

Teemahanke sisältää useita erillisiä pikaparannustoimenpiteitä neljällä sisääntuloväylällä. Toimenpi-

teillä on vaikutuksia erityisesti joukko- ja kevyen liikenteen olosuhteisiin.

Samalla myös muun liikenteen toimivuus paranee ja rakennetaan meluesteitä. Toimenpiteet ovat alku väylien laajemmalle kehittämiselle.

Osahankkeet:

### • Vt 3 Hämälänväylä Kannelmäki – Kaivoksela

Rakennetaan bussikaistat, meluesteet ja kevyen liikenteen järjestelyjä välillä Kannelmäki – Kaivoksela sekä parannetaan Kaivokselan eritasoliittymää. Kustannusarvio on 12 M€. Tiesuunnitelma valmis.

### • Mt 120 Vihdintie Haaga – Kehä III

Parannetaan pysäkkijärjestelyjä ja tehdään liittymiin busseille ohituskaistoja, parannetaan valo-ohjausta. Alennetaan nopeusrajoitusta osalla tiejaksoa. Rakennetaan kevyen liikenteen alkukuluja, uutta kevyen liikenteen väylää sekä meluesteitä. Kustannusarvio on 5 M€. Kehittämismisselvitys on valmis.

### • Kt 45 Tuusulanväylä Käpylä – Kulomäentie

Parannetaan liittymä- ja pysäkkijärjestelyjä. Rakennetaan meluesteitä sekä kehitetään kevyen liikenteen yhteyksiä. Rinnakkaistien liikenneturvallisuutta parannetaan. Nopeusrajoituksia alennetaan. Kustannusarvio on 7 M€. Kehittämismisselvitys on valmis.

### • Kt 51 Länsiväylän liittymäjärjestelyt

Täydennetään Espoonlahden ja Kivenlahden eritasoliittymiä. Kustannusarvio on 8 M€. Yleissuunnitelma on valmis.

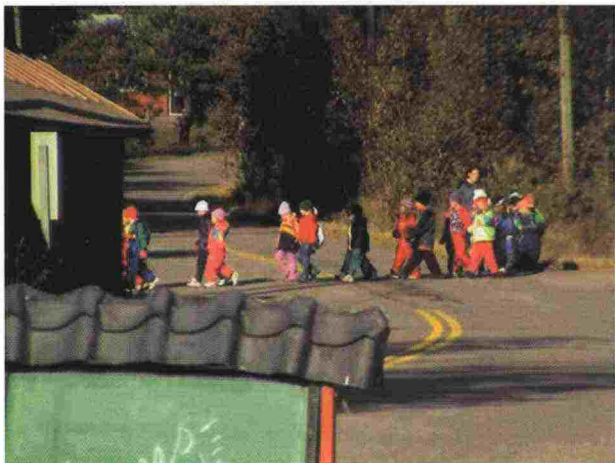
## VAIKUTUKSET

- + Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat ja viivytykset vähenevät huomattavasti.
- + Joukkoliikenteen käyttökustannukset alenevat tuntuvasti.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät, vuositasolla säästyy arviolta 1-3 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Kevyen liikenteen yhteydet ja turvallisuus paranevat.
- + Maankäytön kehittämisedellytykset paranevat.
- + Tuhansien ihmisten meluhaitta pienenee.
- + Tieympäristön laatu paranee.
- Meluesteet lisäävät estevaikutusta ja maisemallista haittaa.
- Ajoneuvoliikenteen ruuhkaisuus ei vähene merkittävästi.

Teemahankkeen kustannusarvio on 32 M€. Myös kunnat osallistuvat merkittävillä osuuksilla näihin kustannuksiin.



## HANKEKORTTI



## NYKYTILA JA ONGELMAT

Taajamissa tapahtuu yleisillä teillä noin 500 henkilövahinkoon johtavaa liikenneonnettomuutta vuosittain. Kevyen liikenteen onnettomuuksista jopa puolet sattuu taajamissa.

Etenkin maaseututaajamissa koulujen, asutuksen ja keskustan palvelujen väliset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat usein turvattomat varsinkin lapsille ja vanhuksille. Taajamien jatkuvan laajenemisen johdosta ongelmakohteita muodostuu koko ajan lisää. Kuntien ja yksityishenkilöiden tekemistä toimenpideoitteista valtaosa koskeekin kevyen liikenteen olojen parantamisia.

Erityinen ongelma tämä on liikenteessä kaikkein haavoittuvimmille, kuten koululaisille. Liikenneturvallisuuden puutteet ovat johtaneet lasten liikumisen rajoittamiseen. Koulukyydityksiä järjestetään joko kuntien tai vanhempien avulla. Myös vanhusväestön liikumisen piiri suppenee. Mahdollisuudet omaehtoiseen ja terveyttä tukevaan liikkumiseen estyvät.

## TEEMAHANKE

Teemalla parannetaan koulumatkojen turvallisuutta parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita 50 - 60 maaseututaajamassa eri puolilla Suomea.

Toimenpiteet ovat kevyen liikenteen väyliä, pien-  
narlevityksiä, rinnakkaisraitteja, alikulkukäytäviä,  
turvallisia suojatiejärjestelyjä sekä yhteyksiä linja-  
autopysäkeille.

Kohteet sijaitsevat asutuksen ja koulujen sekä  
asutuksen ja keskustajaman välillä. Kohteiden  
yhteispituus on 150 – 200 km ja niitä on sunni-  
teltu toteutettavan yhtä monta (alustavasti seit-  
semän) kussakin tiepiirissä.

Hankkeen tavoitteena on myös pienin toimenpi-  
tein edistää ajonopeuden sovittamista liiken-  
neympäristöä vastaavaksi sekä parantaa tien  
sovittamista taajamakuvaan. Laajat ympäristö-  
toimenpiteet eivät kuitenkaan kuulu hankkee-  
seen, ellei kunta ota niiden toteuttamisesta talou-  
dellista vastuuta.

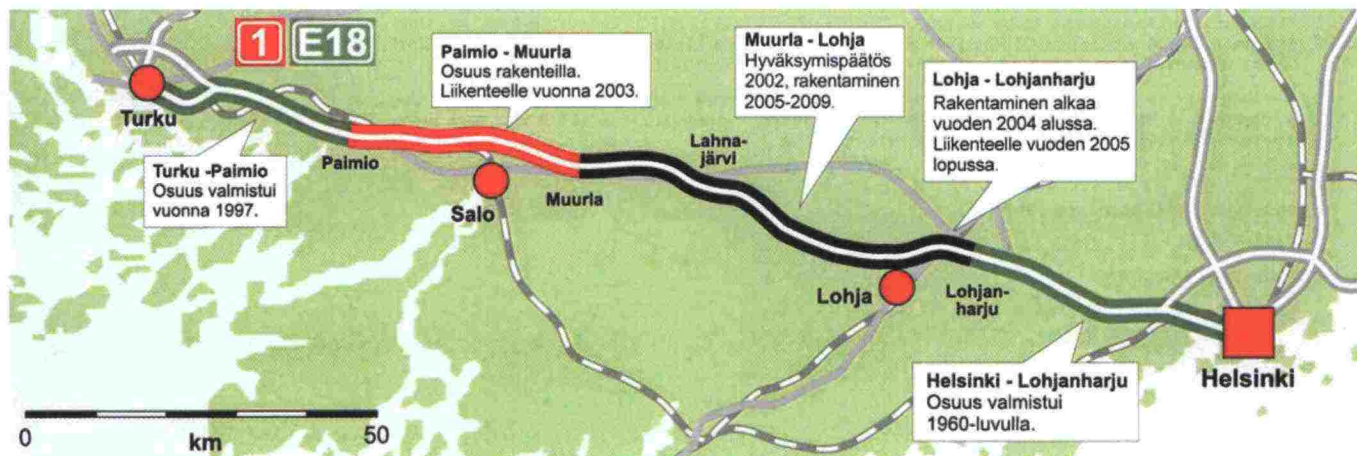
Toimenpiteet kohdennetaan liikenneturvallisuu-  
den kannalta ongelmallisimpiin taajamiin. Taaja-  
mien priorisoimiseen vaikuttaa myös hankkeiden  
toimenpiteiden kustannustehokkuus. Teeman  
hankkeet valmistellaan ja priorisoidaan yhdessä  
kuntien kanssa.

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Erityisesti kevyen liikenteen turvallisuus  
paranee. Vuositasolla säästyy noin 3 hen-  
kilövahinko-onnettomuutta.
- + Kevyen liikenteen käyttäjämäärä kasvaa,  
kun turvallinen käyttöympäristö laajenee ja  
esteettömyys paranee
- + Taajaman toimivuus, ihmisten viihtyisyys  
ja asuinympäristön laatu paranevat.
- + Autoliikenteen sujuvuus taajamien reuna-  
alueilla paranee
- Autoliikenteen päävirran sujuvuus saattaa  
joissakin taajaman keskusta kohteissa ale-  
ta

Teemahankkeen kustannusarvio on 30 M€.





## NYKYTILA JA ONGELMAT

- Turun ja Helsingin välinen tieyhteys on tärkeä sekä kansallisesti että osana Suomen kansainvälisesti merkittävintä tietä, Eurooppatie E18:aa. Tie yhdistää Suomen voimakkaasti kehittyvät alueet pääkaupunkiseutuun ja tärkeisiin ulkomaankaupan terminaleihin. Liikennekäytävää kehitetään kaikkien liikennemuotojen kokonaisuutena EU:n priorisoiman Pohjolan Kolmion osana.
- Kaksikaistaisen sekaliikennetiejakson Muurla - Lieviö laatutaso ei vastaa nykyliikenteen vaatimuksia eikä turvaa alueen kehitystä jatkossa. Tien nykyinen kuljetusvarmuus ei täytä elinkeinoelämän ja kansainvälisen kuljetuskäytävän vaatimuksia.
- Liikenneturvallisuus on huono. Yleisestä kehityksestä poiketen tieosuuden turvallisuus on heikentynyt. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu keskimäärin 3,2 ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia 26 vuosittain.
- Keskimääräinen liikennemäärä on 9 000 - 11 000 autoa/vrk. Raskaan liikenteen osuus on 13 - 15 %. Liikenne ruuhkautuu valtatien 1 herkästi.
- Nykyinen tie on teknisesti vanhentunut. Alun perin 1930-luvulla linjattu tie on tullut päätienä käyttöikänsä päähän. Se on kuitenkin riittävä moottoritien rinnakkaisena seudullisena väylänä.

## HANKE

Muurla - Lohja hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Uutta moottoritietä 50 kilometriä,
- Lohjan läntisen sisään tulotien,
- 8 eritasoliittymää,
- 7 tunnelia, joiden yhteispituus on 5,1 km,
- Kevyen ja joukkoliikenteen järjestelyjä,
- Laajat meluntorjunnat ja pohjavesisuojaus.

Hankkeeseen niveltävästä moottoritieosuudesta Lohja - Lohjanharju on jo rahoituspäätös. Osuuden rakentaminen on käynnissä ja se avautuu liikenteelle vuonna 2005.

Valtioneuvosto on kesällä 2001 tehnyt periaatepäätöksen myös osuuden Muurla - Lohja toteutuksesta ja tavoitteena on osuuden avaaminen liikenteelle vuonna 2009.

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

**Hankkeen vaikutukset on arvioitu koko välin Muurla - Lohjanharju suunnittelun yhteydessä.**

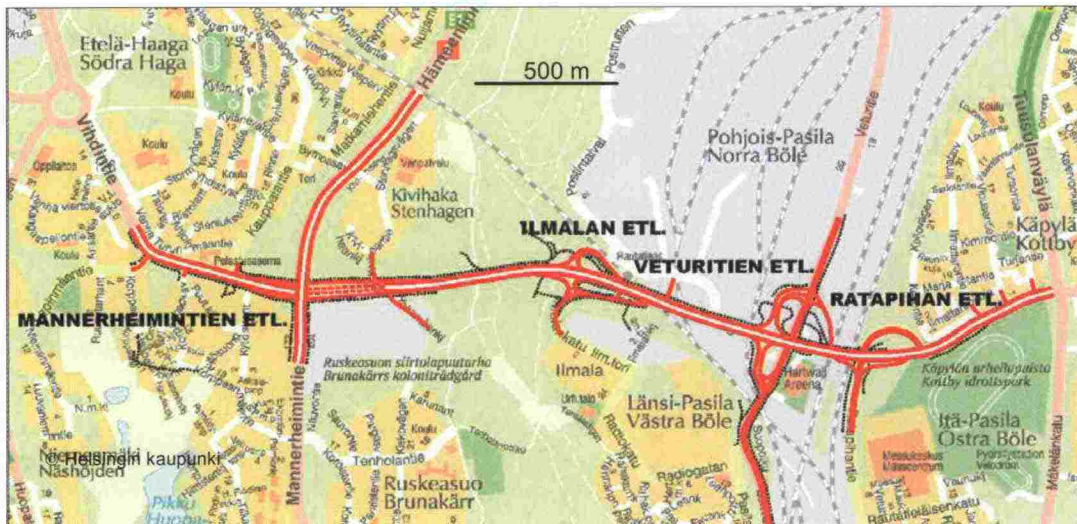
- + Riittävä ja yhtenäinen palvelutaso kotimaan kuljetuksille, henkilöauto- ja joukkoliikenteelle sekä samalla ulkomaankaupan ja kansainvälisen liikenteen tarpeisiin.
- + Tukee koko Lounais-Suomen sekä Turun, Salon ja Lohjan kasvukeskusten kehitystä sekä niiden yhteyksiä pääkaupunkiseutuun.
- + Kymmenessä vuodessa vältetään n. 250 henkilövahinko-onnettomuudelta, joissa kuolisi noin 50 ihmistä.
- + Pohjavesien pilaantumiskas pienenee merkittävästi ja melualueilla (yli 55 dB) asuvien ihmisten määrä vähenee noin 1800 ihmisellä. Loma-asuntojen melutilanne muuttuu nykyisestä, mutta tilannetta on lievennetty tehokkaalla ja laajalla meluntorjunnalla.
- + Saadaan koko Turku-Helsinki-tieyhteyden hyödyt tehokkaasti käyttöön.
- + Nykyisten teiden varrella asuinmukavuus ja taajamakuva paranevat.
- Tie leikkaa merkittäviä luontoaluekokonaisuuksia, muuttaa luonnonmaisemaa sekä kulttuuri- maisema-alueita. Vaikutuksia on lievennetty tehokkaasti tunneleilla, tien sijoittamisella sekä maisema- ja vihersilloilla.
- Tien rakentaminen heikentää liito-oravien elinolosuhteita. Tie ei kuitenkaan heikennä niiden suotuisan suojelun tasoa alueella, ja ympäristöviranomaisten lupa on saatu.

## Kustannusarvio

Muurla - Lohja osuuden kustannusarvio on noin 335 M€. Hanke toteutetaan julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhön perustuvalla elinkaarimallilla. H/K-suhde on 1,7.



## HANKEKORTTI



### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Hakamäentie on tärkeä poikittainen katuyhteys Helsingin niemen pohjoisten kaupunginosien välillä ja tulevan Pasilanväylän keskiosaa. Pasilanväylä on maakuntakaavassa ja Helsingin yleiskaavassa kantakäytön tärkein poikittaisyhteys Turunväylän ja Lahdenväylän välillä.
- Hakamäentiellä kulkee arkinen noin 34 500 autoa/vrk. Ennusteiden mukaan Hakamäentien liikenne kasvaa 1,2 - 1,8 -kertaiseksi (riippuen muista seudulle toteutettavista hankkeista) vuoteen 2020 mennessä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Hakamäentie on verkolliseen asemaansa nähden selvästi puutteellinen (1-ajoratainen, tasoliittymät). Väyläkapasiteetin puute on johtanut poikittaisliikenteen ongelmiin koko linjalla keskustasta Kehä I:lle.
- Kaikki Hakamäentien liittymät ovat nykyään tasoliittymiä, jotka ruuhkautuvat pahasti aamuin illoin ja liikenneturvallisuus on huono. Erityisen ongelmallinen tilanne on Hämeenlinnanväylän, Hakamäentien, Vihdintien ja Mannerheimintien liittymässä. Ajoittaisia huippuja aiheuttavat Messukeskuksen ja Hartwall Areenan liikenne. Keski-Pasilan rakentaminen tuo väylälle lisää kysyntää.
- Joukkoliikenteen sujuvuus ja vaihtoyhteydet ovat huonot.
- Lapinmäentien ja Mäkelänkadun välisellä jaksolla tapahtuu vuosittain noin 15 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta.

### HANKE

Hankkeeseen kuuluu Hakamäentien parantaminen katujärjestelyineen Vihdintieltä Lapinmäentien kohdalla Mäkelänkadulle (3,8 km). Hanke on samalla Pasilanväylän 1. rakennusvaihe. Hankkeen sisältö on seuraava:

- Tehdään yhtenäinen 2+2 -kaistainen väylä koko matkalle Lapinmäentieltä Mäkelänkadulle.
- Hämeenlinnanväylän etelään johtava bussikaista jatketaan alkavaksi Metsäläntien eritasoliittymästä.

- Hakamäentie tunneloidaan noin 320 metrin matkalla Mannerheimintien liittymästä Kivihaan liittymään.
- Mannerheimintien, Ilmalan, Veturitie ja Ratapihan tasoliittymät muutetaan eritasoliittymiksi.
- Kevyt liikenne risteää Hakamäentien eritasossa.
- Meluntorjuntaa parannetaan.

Hankkeen toteuttamisen yhteydessä Hakamäentie muuttuu yleiseksi tieksi. Hankkeen tiesuunnitelma on hyväksytty joulukuussa 2000 ja suunnittelutilanteen puolesta se on valmis toteutettavaksi välittömästi. Hakamäentien parantaminen on priorisoitu koko pääkaupunkiseudun tärkeimmäksi liikennehankkeeksi PLJ 2002:n aiesopimuksessa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän toteuttamisesta vuosina 2004 - 2007.

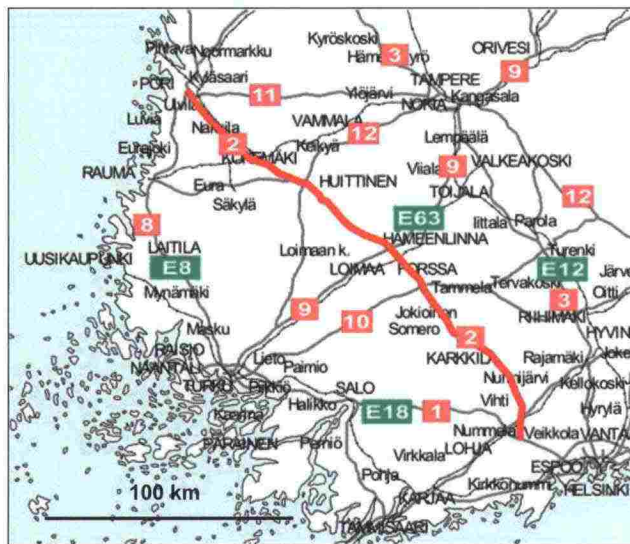
### HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteellinen toimivuus paranee selvästi sekä Hakamäentiellä että Hämeenlinnanväylällä.
- + Bussiliikenne nopeutuu Hakamäentiellä ja Hämeenlinnanväylällä. Joukkoliikenteen vaihtoyhteydet paranevat erityisesti Mannerheimintien eritasoliittymässä ja Ilmalan rautatieaseman kohdalla.
- + Kevyen liikenteen verkko täydentyy ja turvallisuus paranee eritasoratkaisujen takia.
- + Meluhaitta pienenee.
- + Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät noin 4 onnettomuudella vuodessa.
- Ajonopeuksien nousu kasvattaa onnettomuusriskiä, minkä takia hankkeen turvallisuushyöty ei ole suurempi.
- Vihdintien ja Lapinmäentien sekä Hakamäentien ja Mäkelänkadun liittymien ruuhkaisuus saattaa pahentua, koska Hakamäentiele siirtyy uutta liikennettä. Nämä ongelmat poistuvat vasta Pasilanväylän rakentamisen myötä.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on 76 M€. Valtion osuus kustannuksista on 50 M€ ja Helsingin kaupungin 26 M€. Hankkeen H/K-suhde on 2,9.



## HANKEKORTTI



- Rakennetaan ohituskaistapari ja varalaskupaikka Forssan pohjoispuolelle.
- Rakennetaan riista-aitoja eläinonnettomuuksien kasaantumiskohtiin ja ohituskaistojen kohdille.
- Täydennetään kevyen liikenteen verkkoa Forssassa ja Vihdissä.
- Parannetaan 6 pikavuoropysäkkiä.
- Täydennetään tievalaistusta Porissa ja Vihdissä.

Suunnitelmien puolesta hankkeen toteuttaminen voidaan aloittaa Hämeen tiepiirin alueella jo vuonna 2004. Muissa kohteissa tulee laatia tie-suunnitelmat ennen toteutusta. Tavoitteena on, että tieyhitysten parantaminen voidaan käynnistää vuonna 2004.

## NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 2 toimii pääyhteytenä pääkaupunkiseudulta Satakuntaan sekä osiin Hämettä, Pirkanmaata ja Pohjanmaata.
- Valtatie 2 toimii vaikutusalueensa yhteytenä Helsingin, Porin ja Rauman satamiin.
- Tien riittämättömästä kapasiteetista aiheutuu ajoittaista ruuhkaa Vihdin ja Karkkilan välillä sekä Porin kohdalla.
- Tien mäkisyys, kapeus sekä tiheässä olevat tasoliittymät yhdessä paikoitellen suurten liikennemäärien kanssa heikentävät liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.
- Valtatiellä 2 tapahtuu vuosittain noin 44 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta, joissa kuolee keskimäärin 6 ihmistä. Yhteysväli on muuhun päätieverkkoon verrattuna keskimääräistä vaarallisempi.
- Pohjavesisuojaus ja meluntorjunnassa on puutteita.

## HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Poistetaan tasoliittymät 2-ajorataisten osuuk-sien ja ohituskaistojen kohdilta rinnakkaistie-järjestelyin.
- Rakennetaan 2 uutta eritasoliittymää ja täydennetään 6 eritasoliittymää.
- Kaikki vilkkaat tasoliittymät parannetaan.

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

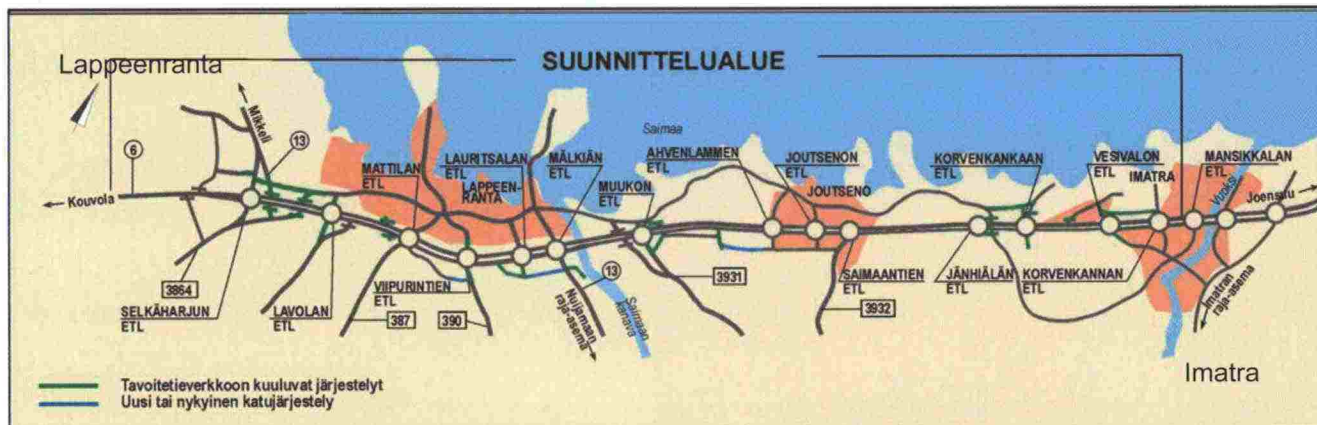
- + Valtatien sujuvuus paranee → parantaa elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta, kuljetusten tehokkuutta ja matka-aikojen ennustettavuutta.
- + Valtatien ja siihen liittyvän muun tie- ja katuverkon liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 4 henkilövahinkoonnettomuutta.
- + Joukkoliikenteen palvelutason ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen lisää autottomien liikkumismahdollisuuksia → sosiaalinen tasa-arvo paranee.
- + Parantaa vaikutusalueen kilpailukykyä ja luo edellytyksiä uusille kasvusuunnille.
- + Varalaskupaikan rakentamisella pystytään tukemaan ilmapuolustuksen strategisia tavoitteita.
- + Vähentää yhdyskuntien vedenhankinnalle tärkeiden pohjavesialueiden likaantumiseriskiä.
- Hankkeen toteuduttua yhteysvälille jää edelleen joitakin turvallisuus- ja sujuvuus-ongelmia tien kapeuden ja heikohkon geometrian vuoksi.
- Meluntorjuntaa ei pystytä toteuttamaan tällä kustannusraamilla.

Hankkeen kustannusarvio on 40 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 118,2).





## HANKEKORTTI



## NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 6 on Suomen tärkeimpiä pääväyliä ja yksi Suomen vetovoimaisimmista matkailureiteistä. Tien merkitys itäliikenteen kansainvälisenä yhteytenä on yhä kasvamassa.
- Lappeenranta – Imatra –alueella on maan merkittävin puuteollisuuskeskittymä. Valtatie 6 toimii alueen kuljetusten sekä kaupunkiseutujen välisten työ- ja asiointimatkojen pääväylänä.
- Lappeenranta, Joutseno ja Imatra muodostavat yhdessä Etelä-Karjalan ydinalueen, jossa asuu 70 % maakunnan väestöstä. Vireillä on myös hanke kuntien yhdistämisestä.
- Tiejakson kuolemantiheys ja -riski ovat pääteiden suurimpia (kolminkertainen verrattuna vilkkaiden pääteiden keskiarvoon). Vuosina 1998 - 2002 osuudella tapahtui 65 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 16 ihmistä.
- Pääosin 2-kaistainen valtatie on vilkasliikenteinen (KVL 10000 - 13 000 ajon/vrk), josta raskaan liikenteen osuus on 13,5 %. Ennusteen mukaan liikenne kasvaa 30 - 45 % vuoteen 2030 mennessä.
- Liikenne ruuhkautuu varsinkin Lappeenrannassa valtatie 13 liittymässä Selkäharjussa sekä välillä Mattila - Muukko, joissa ruuhkaliikenteen osuus on yli 10 %.
- Tie sijaitsee suurelta osin vedenhankinnan kannalta tärkeillä pohjavesialueilla. Pohjavesisuojaus ei ole ja meluhaittoja aiheutuu noin 500 asukkaalle.

## HANKE

Hanke alkaa Lappeenrannan länsipuolelta Kärjen kylästä ja päättyy Imatralla Mansikkalan liittymään. Hankkeen pituus on 44 km ja siihen sisältyy seuraavat toimenpiteet:

- Sekaliikennetie (100 km/h) parannetaan lähes kokonaan nykyisellä paikalla nelikaistaiseksi.
- Tietyyppi 2+2 kaistaa; pääosin kapea keskikaista, Joutsenon molemmin puolin pelkkä keskikaide.
- Kaikki liittymät eritasoliittymiksi (15, joista on jo 9).
- Laajat katu- ja yksityistiejärjestelyt.

- Jatkuva kevyen liikenteen yhteys koko välillä.
- Joukkoliikenteelle 12 pysäkkiparia ja niille yhteydet.
- Riista-aidat Selkäharjun alueelle sekä väleille Muukko – Joutseno ja Joutseno – Korvenkangas.
- Meluntorjuntatoimenpiteitä 20 km matkalla.
- Pohjaveden suojauksia ensimmäisen luokan pohjavesialueille Joutsenossa ja Lappeenrannassa (yht.13km).
- Suurten erikoiskuljetusten ja liikenteen seurannan vaatimat järjestelyt.

YVA on valmistunut v. 2002 ja yleissuunnitelma v. 2003. Tiesuunnittelu on aloitettu Lappeenrannan kohdalla osuudella Kärki - Mattila syksyllä 2003. Suunnitelmavalmiuden puolesta hankkeen rakentaminen on aloitettavissa vuonna 2005. Toteutuksessa sovelletaan ns. elinkaarimallin periaatteita. Vuonna 2003 valmistui EU-osarahoitteisena hankkeena jakson sisään jäävä 4 km mittainen Muukko - Ahvenlampi osuus Joutsenossa.

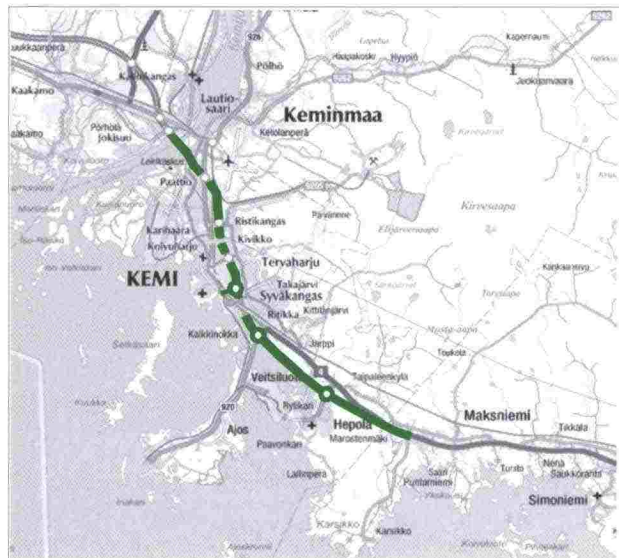
## HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen ja joukkoliikenteen palvelutaso paranee merkittävästi.
- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille niin, että alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Erityisesti kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien riski vähenee. Vuositasolla säästyy noin 11 heva-onnettomuutta.
- + Pohjavesien likaantumisen riski pienenee merkittävästi ja melualueilla asuvien ihmisten määrä vähenee.
- + Saimaan vanhan kanavan kohdalla kulttuuriympäristö kohenee, kun se varustetaan silloilla.

Hankkeen kustannusarvio on 119 M€ (maku 124,3) ja H/K-suhde 1.6.



## HANKEKORTTI



© Genimap Oy

### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 on Pohjois-Suomen tärkein tieyhteys, joka välittää suurimman osan Lappiin ja Pohjois-Ruotsiin sekä Norjaan suuntautuvasta liikenteestä. Valtatie 4 kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN-tieverkkoon.
- Kemin kohdalla valtatie 4 toimii myös tärkeänä Kemi - Tornio -kaupunkiseudun liikenteen välittäjänä ja pääväylänä.
- Nykyinen liikennemäärä valtatiellä 4 Kemin eteläpuolella on 7300 autoa/vrk ja Veitsiluodon - Siikalahden liittymien välillä noin 9600 autoa/vrk. Nykyisen moottoriliikennetien eteläpäässä liikennemäärä on noin 6000 autoa/vrk ja pohjoispäässä noin 11500 autoa/vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan 1,4-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Valtatien 4 suunnitteluosuudella tapahtui vuosina 1997 - 2001 yhteensä 16 henkilövahinko-onnettomuutta, joista 3 oli kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Suunnitteluosuus kuuluu kuolema-uhaltaan valtakunnan vaarallisimpiin tiejaksoihin.
- Nykyisen moottoriliikennetien pahimmat sujuvuus- ja turvallisuusongelmat ovat:
  - moottoritien kaventuminen yksiajorataiseksi Kemijoen kohdalla eritasoliittymän alueella
  - ramppliittymien huono toimivuus, mikä johtuu kiihdytyskaistojen puuttumisesta
  - huonot ohitusmahdollisuudet
  - valtatie epäjatkuvuus alueen eteläosassa

### HANKE

Valtatie 4 parannetaan moottoritieksi välillä Kemi-joki - Ajos sekä rakennetaan moottoriliikennetie välille Ajos - Marostenmäki. Parannettavan valtatiepituus on yhteensä 17,9 km.

Hanke sisältää mm. seuraavat toimenpiteet:

- Isohaaran ja Vähähaaran sillat
- 3 uutta eritasoliittymää
- nykyisten eritasoliittymien parantamisen
- uuden sisääntuloyhteyden Kemin keskustaan
- melusuojuuksia noin 10 km matkalle

Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmiit. Suunnittelun puolesta hanke on toteutettavissa vuonna 2004.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

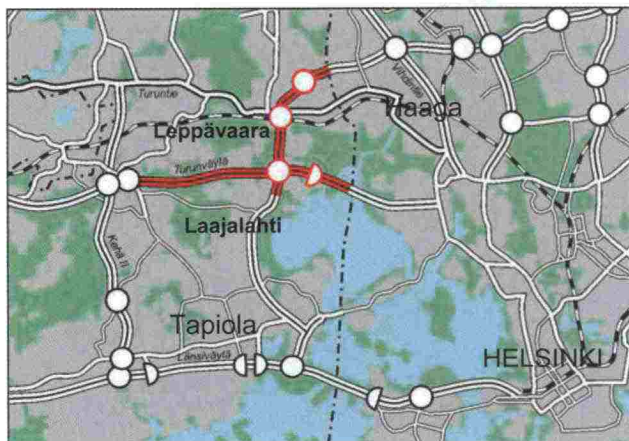
- + Tornion ja Kemin välinen moottoritie saadaan standardiltaan yhtenäiseksi Kemiin saakka ja nykyinen pullonkaula Kemijoen kohdalla poistuu.
- + Valtatien standardi Kemin kohdalla paranee, jolloin liikennöitävyys selkeytyy ja paranee.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee, vuositasolla säästyy 2-3 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Kemin päätie- ja pääkatuverkko selkiytyvät ja valtatie palvelutaso paranee, jolloin osa liikenteestä siirtyy kaupungin katuverkolta valtielle, mikä parantaa katuverkon toimivuutta ja turvallisuutta sekä ympäristön viihtyisyyttä.
- + Kevyen liikenteen yhteydet keskustaan paranevat Etelänsivun toteuttamisen myötä.
- + Kaupungin katuverkon selkiytyessä maankäytön kehittämismahdollisuudet paranevat ja teollisuuden liikenneyhteydet sekä toimintaedellytykset parantuvat.
- + Liikennemelun haittavaikutukset pienentyvät, jolloin asumisviihtyvyys paranee.
- Siikalahden ranta-alue muuttuu, koska rantaviivaa joudutaan paikoin pengertämään merelle päin ja rantaniittyjen päälle rakennetaan tiejärjestelyjä ja melusuojuuksia.

Hankkeen kustannusarvio on 48,9 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 117,3) ja H/K-suhde 2,2. Laskelma ei sisällä Isohaaran ja Vähähaaran siltoja, jotka on huomioitu aikanaan Kemi - Tornio moottoritiehankkeessa.





## HANKEKORTTI



### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kehä I on pääkaupunkiseudun merkittävin kehämäinen yhteys ja samalla Suomen vilkkaimmin liikennöity tie. Leppävaaran kohdalla kulkee arki-vuorokautena 78 000 autoa ja kehää risteävällä Turunväylällä (Vt 1) 58 000 autoa. Ennusteet vuodelle 2020 ovat 1,5-kertaisia eli suurimmillaan selvästi yli 100 000 autoa/vrk.
- Leppävaara on merkittävä joukkoliikenteen solmukohta kaupunkiradan ja poikittaisen Jokerilinjan risteyksessä. Vaihtoyhteyksiä palvelevat pysäkki-järjestelyt ovat valmistuneet Kehä I:lle syksyllä 2002. Kehä I toimii myös jatkuvasti kasvavan Leppävaaran aluekeskuksen pääliikenneyhteytenä. Suur-Leppävaaran alueella on 57 000 asukasta ja 26 000 työpaikkaa, joista noin puolet sijaitsee tiiviillä kaupunkialueella Kehä I:n tuntumassa.
- Kehä I Turunväylän pohjoispuolella on tukkoisin pullonkaula pääkaupunkiseudulla. Liikenne ruuhkautuu arkisin usean tunnin ajaksi aamu- ja ilta-päivisin valo-ohjattujen liittymien takia. Viivytykset ovat pahimmillaan kymmeniä minuutteja (noin 2 milj. ajoneuvotuntia/v). Turunväylällekin muodostuu säännöllisesti seisovia jonoja. Viivytykset kohdistuvat myös joukkoliikenteeseen.
- Turun moottoritien sekä kaikkien kehän valo-ohjattujen liittymien liikenneturvallisuus on huono. Kehä I:n onnettomuustiheys on 2-kertainen ja onnettomuusaste 1,4-kertainen muihin kaksiajorataisiin teihin nähden.
- Suuresta liikenteestä aiheutuu merkittävä meluhaitta tiheään rakennetulla alueella. Ennustetilanteessa 55 dBA:n melualueella asuisi noin 600 ihmistä. Pysähtelevän liikenteen päästöt vähentävät asuinviihtyisyyttä.

### HANKE

Kehä I:n parantaminen Turunväylältä Helsingin kaupungin rajalle (n. 3,3 km). Turunväylää parannetaan Kauniaisten liittymän ja Helsingin rajan välillä noin 4 km.

Hankkeen sisältö on seuraava:

- Kolmannet kaistat lisätään Kehä I:lle Turuntieltä Helsingin rajalle sekä Turunväylälle.
- Kehä I sijoitetaan tunneliin 500 m matkalle Turuntien pohjoispuolella (Mestarintunneli).
- Turunväylän ja Kehä I:n liittymään rakennetaan uusi ramppi (Turunväylältä Helsingistä Kehä I:lle länteen) ja paremmat pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyt.
- Mestarinsolmun eritasoliittymä toteutetaan liikennevalo-ohjattujen tasoliittymien tilalle.
- Rakennetaan suuntaisliittymä Turunväylälle Kehä I:n itäpuolelle Helsingin suuntaan (Vernonsolmu).
- Parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä sekä Kehä I:n suuntaisesti että sen poikki (eritasoratkaisu).
- Liikenteen melua torjutaan meluntorjuntaratkaisu-in.

Suunnitelmien puolesta hanke on kokonaisuudessaan valmis aloitettavaksi vuonna 2005. Ensimmäiseen vaiheeseen (Turunväylän liittymä ja lisäkaistat) aloitusvalmius on jo vuonna 2004. Hanke kuuluu PLJ 2002 aiesopimuksen mukaisesti pääkaupunkiseudun lähivuosien tärkeimpien liikennehankkeiden joukkoon, jotka pyritään aloittamaan vuosina 2004 -2007.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus kehällä ja Turunväylällä paranee merkittävästi.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin neljällä onnettomuudella vuodessa. Erityisesti peräänajot vähenevät.
- + Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat selvästi joukkoliikennekaistojen ja pysäkkijärjestelyjen ansiosta.
- + Kevyen liikenteen yhteydet ja turvallisuus paranevat verkon täydentyessä.
- + Tunneli- ja meluntorjuntaratkaisut vähentävät merkittävästi altistumista liikennemelulle.
- + Hanke tukee Leppävaaran aluekeskuksen toteuttamista ja kehittämismahdollisuuksia. Tunneliratkaisu eheyttää kaupunkirakennetta, tarjoaa uutta rakennusmaata ja vähentää estevaikutusta.
- Kehä I:n ja Turunväylän liittymässä on parannuksista huolimatta odotettavissa liikennöityvyysongelmia aamuruuhkan aikaan.
- Ajonopeuksien nousu kasvattaa onnettomuusriskiä, minkä takia turvallisuushyöty ei ole suurempi.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on 65 M€. Kustannukset jaetaan valtion ja Espoon kaupungin kesken. Valtion osuus kokonaiskustannuksista tulee olemaan 50% - 70%. Lopullinen jakosuhte on vielä sopimatta. Hankkeen hyötykustannussuhde on 5,7.



## HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kantatie 51 on pääväylä Helsingistä länteen Karjaalle ja edelleen valtatie 25 kautta Hankoon. Se on Uudenmaan läntisen rannikkoseudun pääliikenneväylä ja hankkeen alueella pääkaupunkiseudun vilkkaimmin liikennöity kaksikaistainen tieyhteys.
- Helsingissä ja Espoossa kantatie on moottoritie (Länsiväylä), mutta Kirkkonummen puolella pääosin levein pientarein varustettu yksiajoraitainen sekaliikennetie.
- Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä kantatien liikennemäärä on Kehä III:n länsipuolella yli 20 000 autoa/vrk ja itäpuolellakin noin 15 000 autoa/vrk. Vuonna 2020 liikenteen ennustetaan olevan Kehä III:n länsipuolella yli 30 000 autoa/vrk ja itäpuolella 27 000 autoa/vrk.
- Huipputuntien aikana liikenne on usein ruuhkautunut ja liittymissä pääsy tielle erityisesti ruuhka-aikoina on vaikeaa. Liikennevalot Jorvaksessa aiheuttavat jonoja ja huomattavaa viivytystä kantatien liikenteelle.
- Tieosalla on 7 yleisten teiden tasoliittymää ja useita vaarallisia yksityistie liittymiä. Vain kehä III:n liittymä on eritasoliittymä.
- Vuosina 1998 - 2002 tieosuudella tapahtui 33 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 1 ja loukaantui 47 henkilöä. Puolet onnettomuuksista tapahtui liittymäalueilla.
- Suuret liikennemäärät aiheuttavat melua tien varren asutukselle, melualueella asuu noin 360 henkilöä. Melusuojauksia ei ole.
- Tien suuntaiset kevyen liikenteen väylät puuttuvat.
- Nykyisen tien kunto on paikoitellen huono. Jorvaksen kohdalla on pahoja painumia.

### HANKE

Kantatie 51 parannetaan moottoritieksi Kirkkonummen Munkinmäen eritasoliittymästä nykyisen moottoritiin päähän Kivenlahdessa. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Kantatien rakentaminen 2 -ajorataiseksi noin 10 kilometrin osuudelta,
- Uudet Tolsan, Jorvaksen ja Sarvvikin eritasoliittymät,
- Inkilän/Kehä III:n eritasoliittymän parantaminen,
- Kevyen liikenteen järjestelyt,
- Rinnakkaistieverkon täydentäminen ja yksityistiejärjestelyt,
- Meluesteitä noin 3 km osuudelle,
- Vihersillan rakentaminen Finnträskin kohdalle.

Koko välin Kirkkonummi - Kivenlahti tiesuunnitelma on hyväksytty LVM:ssa vuonna 1999. Osuudesta Jorvas - Inkilä on tehty muutossuunnitelma, josta Tiehallinnon keskushallinto on antanut hyväksymispäätöksen vuonna 2003. Suunnitelma- valmiuden puolesta hanke on aloitettavissa lähes välittömästi.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tieosuuden parantamisella turvataan liikenteen sujuvuus ja riittävä palvelutaso. Hanke tukee läntisen Uudenmaan rannikkoseudun ja erityisesti Kirkkonummen maankäyttösuunnitelmien toteutumista.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin puolella. Viidessä vuodessa vältetään noin 20 henkilövahinkoon johtavalta onnettomuudelta.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.
- + Meluesteet vähentävät melualueella asuvien määrää noin 100 asukkaalla verrattuna tilanteeseen ilman meluesteitä.
- + Tien kunto Jorvaksen kohdalla paranee.
- Moottoritie heikentää Trollträsketin suojelukohdetta ja lisää tien estevaikutusta. Estevaikutusta vähennetään rakentamalla poikittaisia yhteyksiä ja vihersilta tien yli.

Hankkeen kustannusarvio on 42 M€ (MAKU=116.5, 1995=100). Koko hankkeen H/K-suhde on 3,8. Herkkystarkastelun perusteella H/K-suhde vaihtelee välillä 3,2 - 4,7.





TIEHALLINTO

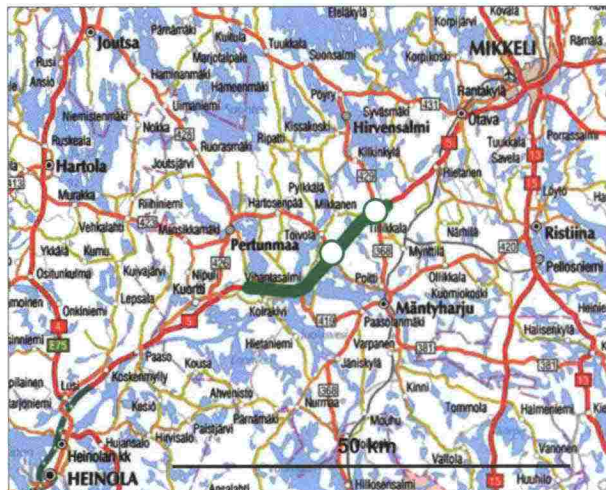
Kaakkois-Suomen tiepiiri

# Vt 5 Lusi - Mikkeli puuttuvat parannustyöt

1 –sivuinen hanketiivistelmä

18.2.2004

## HANKEKORTTI



### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 5 on itäisen Suomen pääväylä, joka on pääosin rakennettu uudelleen korkeatasoiseksi valtatieksi. Lahden ja Mikkelin välillä (120 km) on kuitenkin kolme parantamatonta, huonokuntoista tiejaksoa osuudella Koirakivi - Hurus, joiden yhteispituus on noin 15 km.
- Nykyinen liikennemäärä on keskimäärin 6 000 ajoneuvoa/vrk, josta raskaan liikenteen osuus on 12 %. Kesäviikonloppuisin liikennemäärä on yli kaksinkertainen keskimääräiseen tilanteeseen verrattuna ja tällöin liikenne ruuhkautuu.
- Valtatiellä 5 on myös runsaasti matkailu- ja vapaa-ajan liikennettä. Pitkämatkaisen liikenteen osuus on selvästi yli puolet.
- Tie on Vihantasalmen molemmin puolin parannettu ohituskaistatieksi ja jaksolle on rakennettu kaksi eritasoliittymää. Parantamattomilla osilla tie on kapea (leveys 8m), mäkinen ja mutkainen. Näkemäolosuhteet ovat huonot ja mahdollisuudet turvallisiin ohituksiin ovat ohituskaistojen ulkopuolella olemattomat.
- Tiejakson kuolemantiheys ja -riski ovat pääteiden pahimpia (5,3 henkilövahinko-onnettomuutta ja 0,8 kuolemaa vuodessa).
- Alue on haja-asutusaluetta. Vesistöjen rannoilla on runsaasti loma-asutusta. Vihantasalmen kohdalla sijaitsee kaupallisia tienvarsipalveluja.

### HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Nykyisille Vihantasalmen ja Tiilikalan ohituskaistoille rakennetaan keskikaide ja tie levennetään 15,5 metriin.
- Parantamattomat tiejaksot väleillä Koirakivi - Karankamäki, Mäntysenlampi - Toivola ja Tii-

likkala - Hurus rakennetaan pääosin uuteen paikkaan nykyisessä tiekäytävässä.

- Tien kokonaisleveys uusien ohituskaistojen (4kpl) kohdalla on 15,5m ja muualla 10,5m.
- Mitoitusnopeus on 100 km/h.
- Ohituskaistojen kohdalle rakennetaan hirviäidat.
- Toivolaan ja Uutelaan rakennetaan eritasoliittymät ja Tiilikkalaan rakennetaan hirvisilta.
- Valtatien parantaminen edellyttää yksityistiejärjestelyjä ja yksityistieverkon täydentämistä.
- Paikallistien 15076 nykyinen nelihaaraliittymä muutetaan kahdeksi T-liittymäksi.
- Tievalaistus rakennetaan välille Mäntymotelli - Vihantasalmi.
- Kevyt liikenne sallitaan valtatie 1,5m leveällä pientareella. Osalla matkaa tien suuntaiset yksityistiet tarjoavat kevyelle liikenteelle valtieliikenteestä erillään olevan reitin.

Hankkeesta on valmistunut tiesuunnitelma välille Koirakivi - Karankamäki vuonna 1998 ja välille Mäntysenlampi - Toivola vuonna 2001. Suunnittelun puolesta hankkeen arvioidaan olevan toteutusvalmis aikaisintaan vuonna 2005.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee. Ohituskaistojen ansiosta ohitukset ovat sujuvampia ja liikennevirta kulkee tasaisemmin. Valtatielle liittyminen ja sieltä poistuminen helpottuvat.
- + Valtatien liikenneturvallisuus paranee sekä linjaosuuksilla että liittymissä. Erityisesti vakavien ja kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski pienenee (vähenemä 2,3 henkilövahinko-onnettomuutta ja 0,4 kuolemaa vuodessa).
- + Hanke parantaa tien suuntaisen kevyen liikenteen reitin muodostumista sekä kevyen liikenteen turvallisia yhteyksiä pysäkeille.
- + Hanke parantaa elinkeinotoiminnan edellytyksiä valtatie 5 tienvarsikunnissa ja luo edellytyksiä palvelutoimintojen kehittymiselle eritasoliittymäalueilla. Toimenpiteet eivät aiheuta merkittäviä haittoja nykyiselle maankäytölle.
- Tarvitaan uutta tiealuetta.
- Toimenpiteet pirstovat hieman ympäristöä ja alue-ekologisia kokonaisuuksia.

Hankkeen kustannusarvio on 17 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 118,5)

Lisätietoja:

Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri / Juha Laamanen  
Puhelin 0204 22 6224





TIEHALLINTO

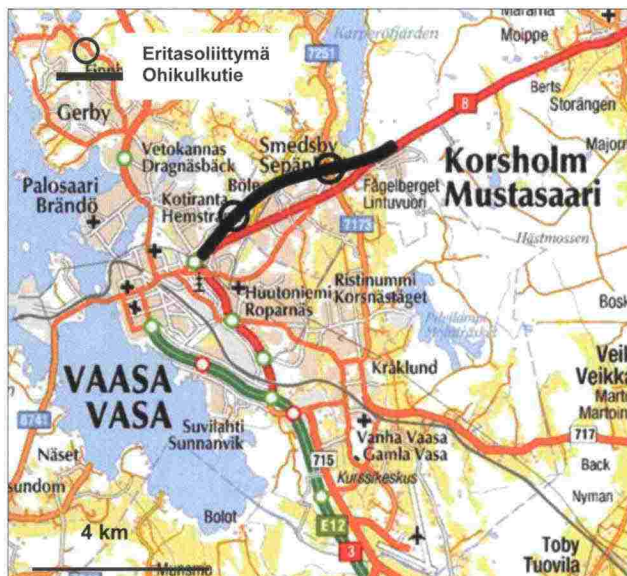
Vaasan tiepiiri

# Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa

1-sivuinen hanketiivistelmä

18.2.2004

## HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L 4356

## NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 8 palvelee Vaasan kaupunkiseudulla sekä pitkämatkaista ohikulkuliikennettä että kaupunkiseudun maankäyttöä ja elinkeinoelämää.
- Valtatie sijaitsee keskeisesti Sepänkylän taajamassa. Taajaman maankäyttö ratkaisut on aikoinaan tehty siltä pohjalta, että ohikulkutie rakennetaan.
- Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta kehittävät maankäyttöään voimakkaasti valtatie välittömässä läheisyydessä. Alueella sijaitsee mm. kaksi supermarketia, muita liikkeitä sekä suuri urheiluhalli - Botniahalli. Liikkeen lisäksi läheisyyteen on suunnitteilla ja osin jo rakenteilla kuntien yhteinen noin 6000 asukkaan Maraholmenin asuntoalue.
- Valtatien liikennemäärä kohteessa on 8000 - 14000 ajon./vrk. Maankäytön kehittämistoimet alueella tulevat merkittävästi lisäämään tien liikennemääriä.
- Tiejaksolla on vuosina 1998 - 2002 tapahtunut keskimäärin 3,4 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Onnettomuusmäärä on lisääntynyt 55 % edelliseen 5-vuotiskauteen verrattuna. Liikenneonnettomuudet ovat kasautuneet tasoliittymiin.
- Suunnittelualueella on seitsemät liikennevalot. Lähes 40 %:lla suunnitteluosuuden pituudesta on 60 km/h nopeusrajoitus.

- Arkipäivien huipputunnin aikana 50 % liikenteestä joutuu ajamaan ruuhkassa tai jonossa. Ruuhkasuoritteiden osuus on 30 - 34 %.
- Nykyinen liikenne aiheuttaa ongelmia asutukselle sekä maisema- ja taajamakuvalle ja on riskitekijä Sepänkylän pohjavesialueelle.

## HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Välille Kotiranta - Stormossen rakennetaan ohikulkutie noin 7,3 km:n matkalle. Tien poikkileikkaus vaihtelee 10/7 metristä 2 x 12,75 metriin.
- Osuudelle rakennetaan kolme eritasoliittymää joista yksi suuntaisliittymä.
- Lisäksi rakennetaan tarvittavat tie- ja katu-järjestelyt sekä kevyen liikenteen väylät ja eritasoratkaisut.
- Rakennetaan tarvittavat pohjavesi- ja melusuojaukset.

Hanke on Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todettu tieliikenteen ykköshankkeeksi.

Hankkeen tie- ja rakennussuunnitelmat ovat valmiit. Suunnittelutilanteen puolesta hanke voidaan toteuttaa välittömästi.

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee ja liittymien ruuhkat poistuvat
- + Liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy 3,8 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Nykyisen valtatie estevaikutus taajamassa vähenee merkittävästi.
- + Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.
- + Vähentää pohjavesi- ja meluhaittoja.
- + Mahdollistaa Kivihaan ja Sepänkylän maankäytön kehittämisen suunnitellulla tavalla.

Hankkeen kustannusarvio on 25 M€ (MAKU 1995 = 100; 118,5) ja H/K suhde noin 2,3.

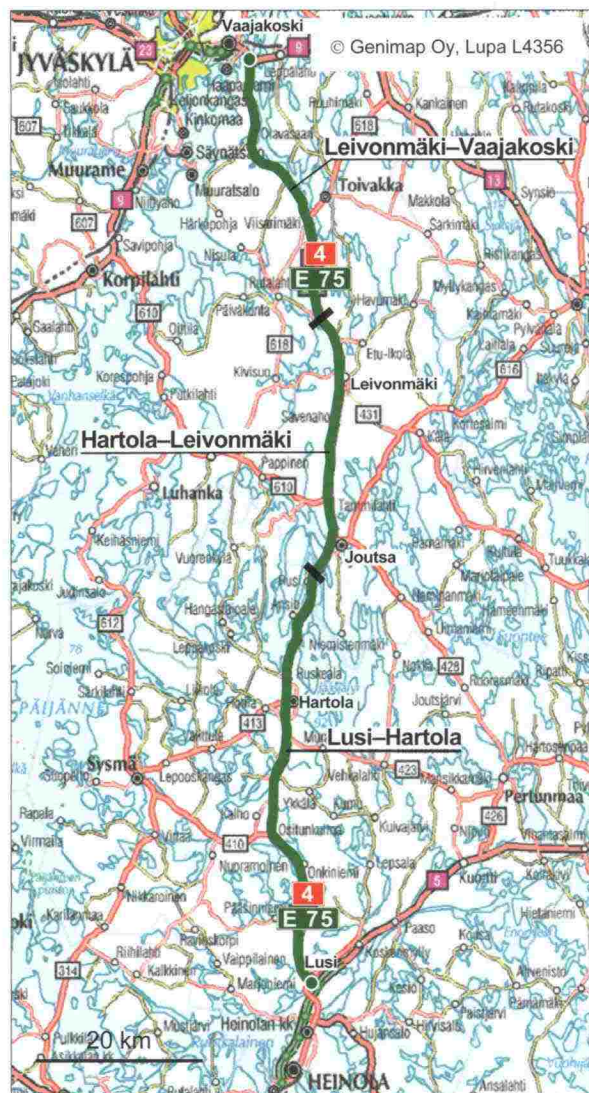
Lisätietoja:

Tiehallinto, Vaasan tiepiiri / Anders Östergård tai Unto Mäkinen  
Puhelin 0204 22 7507 (Östergård), 0204 22 7596 (Mäkinen)





## HANKEKORTTI



### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 on Suomen tärkeimpiä pääväyliä ja osa TEN-verkkoa. Valtatie 4 on valtakunnan tavaraliikenteen pääväylä pohjois-eteläsuunnassa ja se kuuluu valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen ydinverkkoon.
- Lusi - Kanavuori tiejakson pituus on noin 110 km. Keskimääräinen vuorokausiliikenne osuudella on 4500 - 6300 autoa/vrk, josta raskaan liikenteen osuus on 11 - 16 % (arkisin 15 - 20 %). Kesäkaudella liikenne on vilkkaimmillaan 9000 autoa/vrk. Liikenteen on ennustettu kasvavan noin 1,4-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Tie on kaksikaistainen moniongelmainen valtatiejakso. Ongelmina ovat tien huono geometria sekä kapeus, kevytliikenneväylien vähäisyys, yksityistie liittymien suuri määrä, tierakenteen heikko kunto sekä melu- ja pohjavesisuojausten puuttuminen.

- Ohitusmahdollisuuksia osuudella on vähän ja jonoja muodostuu helposti. Valtatien leveys ei ole pääteiltä edellytettävällä tasolla. Tien päällysteleveys on useilla tieosilla vain 8 m tavoitelevyden ollessa 10,5 m.
- Tieosuudella on tapahtunut keskimäärin noin 20 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.
- Tien lähialueen asutus kärsii liikenteen haitoista (melu, päästöt, turvallisuus, asuinviihtyisyys).
- Tie sivuaa Hartolan, Joutsan ja Leivonmäen kirkonkyläjen keskustaajamia sekä useita pienempiä kylätaajamia.

### HANKE

Valtatie 4 parannetaan pääosin nykyiselle paikalleen. Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Uutta tietä rakennetaan osuuden pohjoispäässä Oravasaaren ja Kanavuoren välillä noin 12 km sekä tiejakson jyrkimpiä mutkia oikaistaessa.
- Tielle rakennetaan 27 uutta ohituskaistaa, joista 22 on kohdakkain (11 ohituskaistaparia). Koko osuudelle tehdään ohituskaistoja keskimäärin viiden kilometrin välein.
- Lisäksi parannetaan liittymiä, rakennetaan uusia alikulkukäytäviä ja kevytliikenneväyliä, tehdään yksityistiejärjestelyjä, parannetaan geometriaa sekä tehdään melu- ja pohjavesisuojausta.
- Valtatien ja yleisten teiden sekä muut merkittävät liittymät valaistaan.

Hankkeen tiesuunnittelu on parhaillaan käynnissä. Suunnitelmien puolesta hankkeen arvioidaan olevan kokonaisuudessaan toteutusvalmis vuonna 2005.

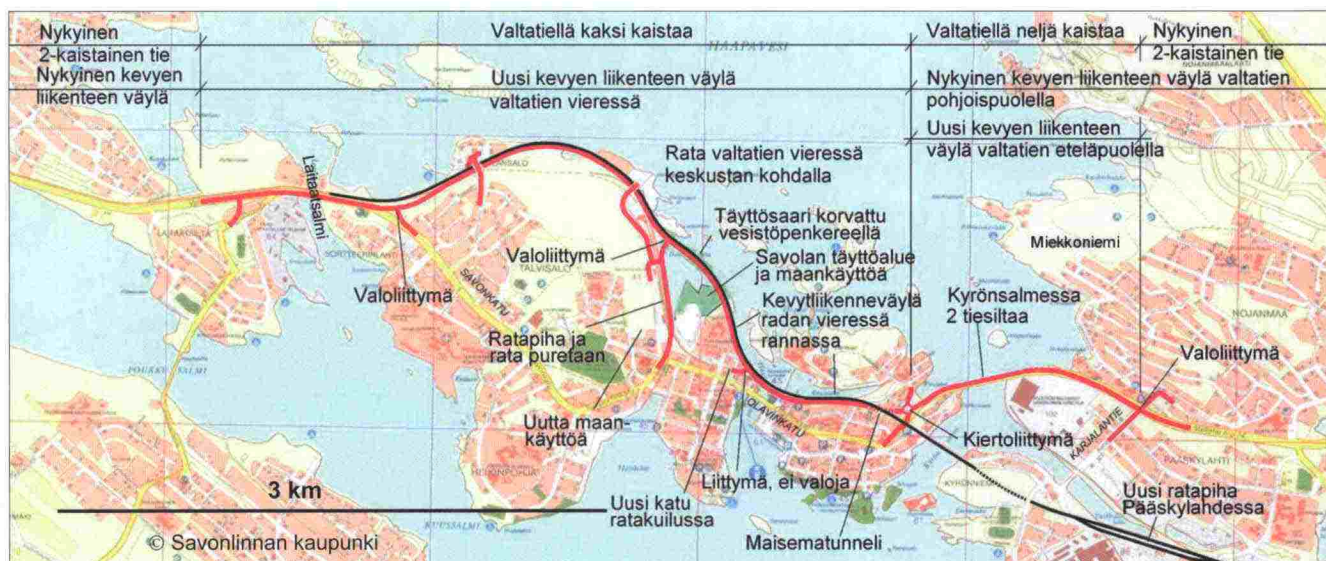
### HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus paranevat ohitusosuuksien lisääntyessä sekä liittymien vähentyessä ja jäljelle jääviä parannettaessa.
- + Kuljetusten toimitusvarmuus paranee.
- + Hanke tukee henkilö- ja tavaraliikenteen kustannustehokkuutta lisäämällä liikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät arviolta 4,8 onn./vuosi, joista kuolleita 1-2 henkilöä vuodessa.
- + Hanke vähentää läpikulkuliikenteen haittoja.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat alikulkujen ja uusien väylien ansiosta.
- + Melualueella asuvien määrä vähenee.
- + Pohjavesien pilaantumisriski pienenee.

Hankkeen kustannusarvio on noin 54 M€ (MAKU 1995=100, on 117,3). Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,6. Herkkyystarkastelujen perusteella H/K-suhde vaihtelee välillä 1,2 - 2,0.



## HANKEKORTTI



### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 14 on osa keskisen Suomen poikittaisyyteyttä valtateiden 5 ja 6 välillä sekä Savonlinnan talousalueen tärkein runkoväylä. Tie kulkee Savonlinnan keskustan läpi katuverkossa.
- Pääkatujen liikennemäärät ovat 12500 - 23000 ajon./vrk. Vuodelle 2020 ennustetut liikennemäärät ovat 23000 - 31 000 ajon./vrk.
- Päivittäiset ruuhkat lisääntyvät ja korostuvat kesällä. Kyrönsalmen sillan avausten aikana (noin 550 krt/vuosi) jonot tukkivat etenkin keskustan puoleisen katuverkon.
- Liikenneturvallisuustilanne on huono. Osuudella tapahtuu keskimäärin 15 henkilövahinkonnettomuutta vuodessa, joista pääosassa (2/3) kevyt liikenne on mukana. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui 1990-luvulla 7 eli lähes yksi vuodessa.
- Liikenteen ympäristöhaitat ovat asukkaiden riesana. Melualueella (>55 dBA) asuu 3500 ihmistä.
- Keskustassa on vähän tilaa rakentamiselle. Pitkä, nauhamainen kaupunkirakenne venyy entisestään ja lisää liikenneongelmia.
- Raskaan liikenteen pullonkaula; Kaikki raskas liikenne pääkadulla, jolla on jyrkkiä mäkiä ja ahtaita risteyksiä. Ruislahdessa rekkoja varten on vaarallinen kiertotie. Vaarallisten aineiden kuljetukset ovat pääkadulla; suuronnettomuusriski.

### HANKE

Parannettava valtatiejakso Savonlinnan keskustan kohdalla välillä Laitaatsalmi - Miekkoniemi on 5,6 km pitkä. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Uuden kaksikaistaisen valtatie rakentaminen keskustan pohjoisrannalle, Kyrönsalmeen toinen silta sekä niiden edellyttämät uudet tie- ja katu-järjestelyt.

- Pääliittymät katuverkkoon tehdään tasoliittyminä.
- Kevyen liikenteen järjestelyt, risteämiset valtatie kanssa eritasossa, melusuojaukset.
- Ratapihan ja aseman siirto keskustan itäpuolelle Pääskylähteen sekä radan siirto keskustan kohdalla valtatie varteen.

Hankkeen tiesuunnitelma on vahvistettu vuonna 1995 ja tiesuunnitelman tarkistus on valmistunut vuonna 2002. Suunnitelmien puolesta rakentaminen voi käynnistyä vuonna 2004.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

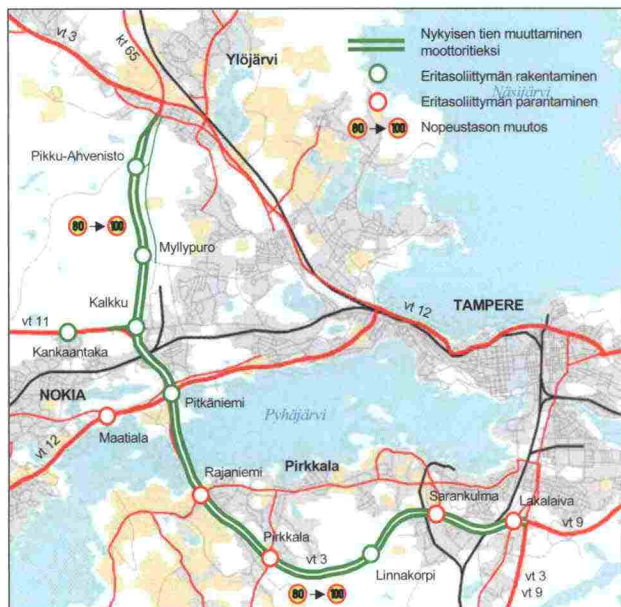
- + Pääväylien ruuhkat ja raskaan liikenteen ongelmat poistuvat. Pääkatujen liikenteestä puolet siirtyy uudelle valtatielle.
- + Henkilövahingot vähentyvät puoleen nykyisestä (vähemmän 10 onnettomuutta/vuosi) ja kevyen liikenteen olot paranevat huomattavasti. Uudella valtatiellä arvioidaan tapahtuvan yksi (1,1) hevonnettomuus vuodessa.
- + Pääkatujen saneeraus. Uusi hyväkuntoinen ranta-alue. Melusta vähemmän haittaa.
- + Keskustaan uutta maankäyttöä, jolloin kaupunkirakenne tiivistyy.
- + Järjestelyjen alle jää vesialueita. Rantarakentamisen laatutaso on korkea ja nykytilanne parane.

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 49,7 M€ (mr.ind.=116,5, 1995=100). Hyötykustannussuhde on 4,5. Lisäksi tiivistävästä kaupunkirakenteesta saavutetaan yhteiskunnalle taloudellista hyötyä (ei mukana H/K:ssa).





## HANKEKORTTI



### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 3 Helsinki - Tampere - Vaasa on Suomen tärkeimpiä pääteitä ja se kuuluu eurooppalaiseen TERN -tieverkkoon (E12). Valtatie on osa Tampereen kehätietä, joka välittää sekä Tampereen ohittavaa valtakunnallista liikennettä että seudullista liikennettä.
- Nykyinen tie on yksiajoratainen ja osin varustettu eritasoliittymin. Pääosa tietä on sekaliikennetietä ja osa moottoriliikennetietä.
- Tämän hetken liikennemäärät ovat 8 000–23 000 ajon/vrk. Vuodelle 2020 ennustetut liikennemäärät ovat 14 000–40 000 ajon/vrk.
- Nykytilanteessa liikenne ruuhkautuu sekä tie-osuuksilla että eritasoliittymissä. Erityisesti ruuhka-aikoina liittyminen päätielle on vaikeaa.
- Läntisen kehätien osuus on valtatie 3 Helsinki - Tampere - Vaasa pahin liikenteellinen pullonkaula Helsingin ja Tampereen välisen moottoritien valmistumisen jälkeen.
- Nykyinen yksiajoratainen tie ja sen liittymäjärjestelyt ovat alttiita häiriöille ja onnettomuuksille.
- Läntisen kehätien henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuustiheys on yli kaksinkertainen verrattuna valtateiden keskiarvoon. Yleisimpiä onnettomuustyppejä ovat peräänajo- ja yksitaisoonnettomuudet.
- Tiejaksolla tapahtuu vuosittain noin 7 henkilövahinko-onnettomuutta.

Hankkeen ensimmäinen rakennusvaihe (57 M€) käynnistyi syksyllä 2003 ja se käsittää moottoritien rakentamisen Pirkkalan (Rajaniemi) ja Kalkun välille (7 km).

Ensimmäinen vaihe sisältää myös risteysjärjestelyt Nokian moottoritien (vt12) kanssa sekä uusien siltien rakentamisen Pyhäjärven yli nykyisen sillan jäädessä paikalliseen käyttöön. Ensimmäisessä vaiheessa rakennettavat osuudet avataan liikenteelle vuonna 2006.

**Hankkeen toisessa vaiheessa (57 M€)** rakennetaan toinen ajorata nykyisen viereen osuuksille Lakalaiva - Pirkkala ja Kalkku - Ylöjärvi yhteensä noin 14 km matkalle. Toiseen vaiheeseen kuuluvat myös seuraavat toimenpiteet:

- Nykyisiä eritasoliittymiä (Lakalaiva, Sarankulma, Pirkkala, Maatila) täydennetään.
- Linnakorpeen, Kankaantaahan, Myllypuroon ja Pikku-Ahvenistoon rakennetaan uudet eritasoliittymät.
- Liikenteen aiheuttamia meluhaittoja vähennetään rakentamalla melusuojaus noin 5 km:n osuudelle.

Toisen vaiheen rakentaminen on tarkoitus aloittaa viimeistään vuonna 2006 ja sen kustannusarvio on 57 M€. Lakalaivan ja Pirkkalan välisen osuuden tiesuunnitelmat vanhenevat vuoden 2006 loppuun mennessä. Tiesuunnitelmien voimassaoloa ei voida tämän jälkeen jatkaa, joten osuudelle on tehtävä uudet tiesuunnitelmat ja lakisääteinen YVA. Hankkeen hyödyt toteutuvat täysimääräisenä vasta, kun koko kehätie on täydennetty moottoritieksi.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Hankkeen toteuttamisen vaikutuksesta liikenteen ruuhkautuminen poistuu lähes kokonaan ja tien nopeustaso nousee.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille niin, että alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Henkilövahinko-onnettomuuksien ennustetaan vähenevän lähes puoleen.
- + Kohtaamisonnettomuuksia ei juuri tapahdu ja eritasoliittymien täydentäminen vähentää myös merkittävästi kääntymis- ja peräänajoonnettomuuksia.
- + Merkittävimmin päästöt alenevat alemmalla tieverkolla ja kaupungin pää- ja sivukautilta, jolta moottoritie kokoaa pois tarpeetonta ja ruuhkia aiheuttavaa liikennettä.

Koko hankkeen kustannusarvio on 114 M€, josta **toisen vaiheen osuus on noin 57 M€**. Koko hankkeen H/K-suhde on 3,3. Hankkeen hyödyt toteutuvat täysimääräisenä vasta, kun koko kehätie on täydennetty moottoritieksi.





TIEHALLINTO

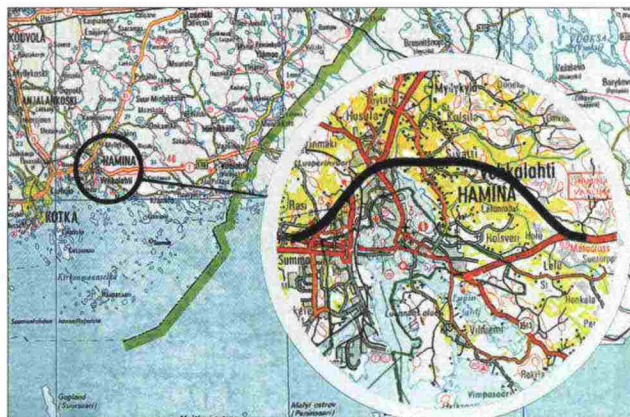
Kaakkois-Suomen tiepiiri

# Vt 7 Haminan ohikulkutie (E18)

1 –sivuinen hanketiivistelmä

18.2.2004

## HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 7 on osa kansainvälistä E18-tietä ja ns. Pohjolan kolmiota. Hanke on osa Suomen tärkeimmän kansainvälisen yhteyden kehittämistä, joka on myös EU:n priorisoima TEN-verkon kehittämiskohde. Yhteydestä Turusta pääkaupunkiseudun kautta Venäjän rajalle yli puolet on jo moottoriväylätasoisia.
- Valtatieliikenne käyttää Haminan ahdasta katuverkkoa. Hamina on liikenteellisenä epäjatkuvuuskohtana E18 -tieosuudella.
- Valtatien liikennemäärät vaihtelevat 4500 - 12900 ajoneuvoa/vrk. Liikenne on lisääntynyt noin 6 % vuodessa viimeisen 5 vuoden aikana ja katuverkossa ruuhkautuminen lisääntyy.
- Liikenne-ennusteen (vuonna 2020) mukaan uudella valtatiellä liikennemäärä vaihtelee 9500 - 12800 ajon./vrk.
- Vuosina 1998–2002 Haminan kohdalla valtatieosuudella tapahtui 19 henkilövahinko-onnettomuutta, joista 3 johti kuolemaan. Onnettomuustiheys on noin viisinkertainen maan viikkaiden pääteiden keskiarvoon verrattuna.

### HANKE

Hankkeeseen sisältyvät seuraavat toimenpiteet:

- Uusi 15 km pitkä moottoritie ohittaa Haminan keskustan 6 km sen pohjoispuolelta Husulan kautta.
- Hanke alkaa Summan eritasoliittymästä, josta itään päin uusi tie noudattaa nykyisen valtatie 26 tiekäytävää. Tielinja kiertää Kirkkojärven sen pohjoispuolitse ja yhtyy Lelussa nykyiseen valtatiehen.
- Moottoritien poikkileikkauksena on normaali välikaistallinen (120 km/h) tai kapeampi, pelkällä keskikaiteella ajosuunnat erottava (100 km/h) ratkaisu.

- Husulan kohdalla vaihtoehtona on tien sijoittaminen tunneliin.
- Valtatielle rakennetaan viisi uutta eritasoliittymää (Summa, Lankamalmi, Ruissalo, Husula ja Lelu) ja tarvittavat rinnakkaistiet. Syrjään jäävät valtatieosat uudistetaan keskustan sisääntuloväyliksi.
- Lisäksi rakennetaan eritasoon siltayhteyksiä muille yleisille teille (2) ja kaduille (2) sekä maa- ja metsätalousyhteyksiä varten.
- Kevyt liikenne erotetaan omille väylilleen ja eritasoon auto-liikenteen kanssa.
- Asunto- ja virkistysalueet suojataan pääosin liikennemelulta ja Ruissalon kohdalle tehdään pohjavesisuojaus.

Hankkeelle on laadittu yleissuunnitelma ja lakisääteinen YVA vuonna 1997. Kaupungin yleiskaava ja tielain mukainen yleissuunnitelma valmistuvat seutukaavassa osoitetun tiesuunnan mukaisesti vuonna 2004. Päätöksenteon ja asemakaavamuutosten jälkeen voitaneen aloittaa tiesuunnitelman laatiminen vuonna 2005. Toteuttamisvaihe voi alkaa tämän hetkisen näkemyksen mukaan aikaisintaan vuonna 2007.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

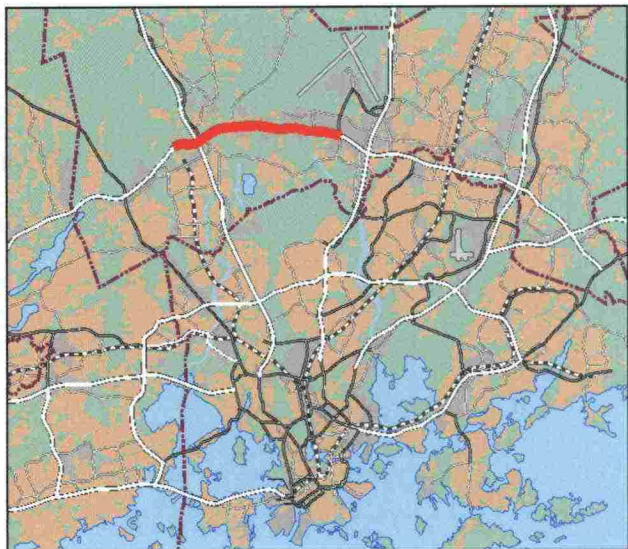
- + Parantaa huomattavasti liikenneolosuhteita E18-tiellä ja poistaa Haminan kohdalla liikenteellisen pullonkaulan. Nelikaistaisella moottoritieellä liikenne on sujuvaa.
- + Venäjän ja Suomen välinen raskas liikenne siirtyy pois Haminan keskustasta, jolloin katuosuudet voidaan kehittää kaupunkiväyliksi.
- + Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi (heva-onnettomuuksia 7 vähemmän / vuosi).
- + Hanke ei edellytä olemassa olevien asuinrakennusten purkamista.
- Rakennettava moottoriväylä ja rinnakkaistie aiheuttavat uuden estevaikutuksen.
- /+ Liikenteen melu lisääntyy nykyisen valtatie 26 varrella, mutta vähenee sisääntulojaksoilla. Haittoja vähennetään suojauksilla.
- /+ Uusi tie sivuaa Kirkkojärven Natura-aluetta. Alue suojataan meluhaitoilta.
- +/- Vahvistetut yleis- ja asemakaavat joudutaan muuttamaan.

Hankkeen kustannusarvio on noin 70 M€. Perussuunnusteen (rajaliiikenne 8000 ajon./vrk) mukainen H/K-suhde on 1,0–1,5 ja maksimiennusteen (rajaliiikenne 16 000 ajon./vrk) noin 2,0.





## HANKEKORTTI



## NYKYTILA JA ONGELMAT

Kehä III on osa kansainvälistä E18-tietä ja Etelä-Suomen tärkeintä itä-länsisuuntaista kuljetusväylää. Kehä III on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys, Vantaan joukkoliikenteen runkoväylä sekä Vuosaaren rakennettavan sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä. Kehä III on myös tärkeä Vantaan ja pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys.

Rakennustyöt Kehä III:n parantamiseksi Lentoasemantien ja Tikkurilan välillä ovat alkaneet keväällä 2002 ja ne valmistuvat vuonna 2005. Lentoasemantien eritasoliittymä ei sisälly hankkeeseen.

Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä Kehä III on 2+2 -kaistainen väylä, jolla on valo-ohjattuja tasoliittymiä. Tällä tiejaksolla kulkee arkivuorokautena noin 55 400 ajoneuvoa. Ennusteiden mukaan liikenne kasvaa 1,5 - 2 -kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Maankäyttö Kehä III:n varrella kasvaa voimakkaasti. Välin Vantaankoski – Lentoasemantie valo-ohjatut tasoliittymät ruuhkautuvat pahoin sekä aamu- että iltapäivisin. Henkilövahinkoihin johtavia peräänajoja tapahtuu usein.
- Kehä III:n nykyiset liikennejärjestelyt eivät vastaa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeälle (E 18) liikenneyhteydelle asetettuja vaatimuksia. Matka-ajan ennustettavuus heikkenee jatkuvasti ruuhkaisuuden lisääntyessä.
- Tiejakso kuuluu sekä kuoleman- että henkilövahinkotiheyden osalta pääteiden vaarallisimpaan viidennekseen.

## HANKE

Kehä III:a parannetaan nykyisellä paikallaan Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä (7 km).

- Tie sijoitetaan uudelle linjalle Raappavuorentien ja Vantaankosken eritasoliittymän välillä.
- Tien peruspoikkileikkaus on 2 -ajoratainen joukkoliikennekaistoin varustettu kaupunkimoottoritie.
- Myllymäen ja Kalliosolan eritasoliittymät korvaavat nykyiset 5 tasoliittymää.
- Vantaankosken, Martinkylän, Pakkalan ja Lentoasemantien eritasoliittymissä parannetaan ramppi-, pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyjä.
- Tikkurilantieltä rakennetaan eritasoliittymä Lentoasemantielle. Ylästöntien kohdan järjestelyjä Tuusulanväylällä parannetaan bussirampeilla ja pysäkeillä.
- Rinnakkaista ja risteävää katuverkkoa parannetaan, kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen kehän suuntainen väylästä ja melusteet toteutetaan työpaikka- ja asuinalueiden kohdalle.

Hankkeen tiesuunnitelma on valmistunut vuonna 1997, mutta siitä ei ole tehty hyväksymispäätöstä, koska alueen asemakaavoitus on kesken. Hyväksymispäätös on tarkoitus saada vuoden 2004 aikana.

Hanke kuuluu elokuussa 2003 allekirjoitetun aiesopimuksen mukaisesti pääkaupunkiseudun lähivuosien tärkeimpien liikennehankkeiden joukkoon, jotka pyritään aloittamaan vuosina 2004 - 2007.

Hanke voidaan toteuttaa kahdessa vaiheessa, ensin Tuupakan eritasoliittymästä Lentoasemantielle (64 M€) ja sitten Vantaankoskelta Tuupakan liittymään (52 M€).

## VAIKUTUKSET

- + Liikenteellinen toimivuus paranee sekä kehällä että rinnakkaisväylällä. Ruuhka-ajan keskinopeus kasvaa monin paikoin 20 km/h.
- + Turvataan tärkeän kuljetusväylän toimintavarmuus, erityisesti lentokentän yhteydet.
- + Liikennettä siirtyy rinnakkaisväylältä Kehä III:lle ja katuverkon läpiajoliikenne melu- ja turvallisuushaittoineen vähenee. Kehä III:n melusteet vähentävät niin ikään meluhaittoja.
- + Kevyen liikenteen verkko täydentyy ja turvallisuus paranee.
- + Joukkoliikenteen edellytykset paranevat bussikaistojen ja pysäkkijärjestelyjen ansiosta.
- + Onnettomuuksien kokonaismäärä vähenee noin 50 %, koska peräänajojen riski pienenee huomattavasti.
- Vantaankosken alueen uudet siltarakenteet vaikuttavat merkittävästi kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen maisemakuvaan.
- Ajonopeuksien nousu heikentää hieman liikenneturvallisuushyötyä.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on 116 M€. Valtion osuus perinteisellä tavalla jaetuista kustannuksista on 105 M€ ja Vantaan kaupungin 11 M€. Hankkeen hyötykustannussuhde on 3,1.





## HANKEKORTTI



### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 20 eli Kuusamontie toimii Oulun sisääntuloväylänä. Tie palvelee paikallista työmatka- ja asiointiliikennettä sekä Koillismaalle suuntautuvaa tavaraj- ja matkailuliikennettä.
- Oulun seudulla on tavoitteena kehittää sormimaista yhdyskuntarakennetta, jossa maankäyttö kehittyy pääteiden varsille (seudun yhteinen yleiskaava). Kuusamontie on myös joukkoliikenteen kehittämiskäytävä.
- Hintta-Korvenkylä tiejaksoon tukeutuu esikaupunkialuetta runsaine työpaikkakeskittymiin Ruskon Hitech-alueella. Yritysten tuotannon osuus Suomen ulkomaankaupasta ja kansantaloudesta on merkittävä.
- Hintta-Korvenkylä välin asutus ja teollisuus ovat vahvassa kasvussa. Asukasmäärä kasvaa vuoteen 2020 nykyisestä noin 6 000:sta asukkaasta 11 000:een. Vastaavasti alueen työpaikkojen määrän arvioidaan kasvavan yli kaksinkertaiseksi 6000:sta 14 000:een.
- Tiejakson nopeusrajoitus vaihtelee 60 km/h ja 80 km/h. Tiejaksoilla on kaksi valo-ohjattua tasoliittymää ja runsaasti yksityistieliittymiä. Raitotien ja Ylikiimingintien liittymät ruuhkautuvat ja valtatie liikennettä on siirtynyt katuverkolle.
- Tiejakson liikennemäärä on nykyisin noin 14 000 autoa/vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan keskimäärin 1,6 -kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Vuosina 1998–2002 on tiejaksoilla tapahtunut 12 henkilövahinko-onnettomuutta, jotka ovat olleet liittymä- ja kohtaamisonnettomuuksia.
- Tien varressa yli 1000 asukasta, kaksi koulua ja päiväkotia kärsivät liikenteen haittavaikutuksista (melu, päästöt, asuinviihtyisyys).

### HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Hintta-Korvenkylä tiejaksoille rakennetaan toinen ajorata 5 km:n matkalle ja eritasoliittymät Raitotielle sekä Liitintielle.
- Muita tasoliittymiä parannetaan, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita kehitetään, yksityistieliittymiä poistetaan.
- Vaalantien (Mt 8300) liikennevalo-ohjattua Hintan tasoliittymää parannetaan lisäkaistoin ja kevyen liikenteen alikulkukäytävällä.
- Ylikiimingintien (Mt 833) liittymä siirretään 1 km idemmäksi tulevan eritasoliittymän paikalle ja maantietä rakennetaan uudelle linjalle 4 km
- Koko tiejaksoille rakennetaan meluesteet.

Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmistuneet vuosina 1993–1994 (voimassa vuoteen 2006), mutta niitä täydennetään Liitintien eritasoliittymän osalta. Suunnittelun puolesta hankkeen arvioidaan olevan toteutusvalmis vuonna 2004. Myöhemmin toteuttavaksi jää valtatie 20 kehittäminen välillä Korvenkylä–Kiiminki.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Maankäyttö liittyy Kuusamontiehen jäsen-tyneesti ja maankäytön kehittämisedellytykset paranevat
- + Kuusamontien ja liittymien liikenteen sujuvuus paranee ja tasoliittymien ruuhkat poistuvat
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille ja alueen katuverkon kuormitus vähenee
- + Eheytyvä aluerakenne ja täydentyvä tieverkko luovat uusia toimintaedellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi (kehittämiskäytävä)
- + Kuusamontien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranevat. Vuositasolla säästyy yleisellä tieverkolla noin yksi henkilövahinko-onnettomuus (TARVA)
- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi-, tavaraj- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat
- + Ympäristörakentamisella ja Kuusamontien meluesteillä minimoidaan liikenteen haittavaikutuksia niin, että asuinviihtyisyys paranee. Tien varressa yli 1000 asukkaan, kahden koulun ja päiväkodin liikenteen haittavaikutukset vähenevät ja asuinviihtyisyys paranee
- Kuusamontien tiealue laajenee ja Ylikiimingintie sijoittuu kokonaan uuteen paikkaan.

Hankkeen kustannusarvio on 22,7 M€ (MAKU 121 ; 1995 = 100) ja laskettu hyötykustannussuhde on 2,6. Hankkeen rakentamiskustannuksista Oulun kaupungin osuus on noin 1,5 M€.



## HANKEKORTTI



### NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kehä I:n liikennemäärät ovat nykyisin noin 35 000 - 97 000 autoa/vrk. Vuoteen 2030 mennessä liikenteen on ennustettu kasvavan 40 000 - 110 000 autoon/vrk.
- Liikennevirta on häiriöherkkää ja ruuhka-aikoina kriittisimmillä osuuksilla on päivittäin pitkiä seiso- via jonoja. Kehä I on työmatkaliikenteen pahin pul- lonkaula pääkaupunkiseudulla.
- Kehä I:n liittymistä noin puolet on valo-ohjattuja tasoliittymiä, jotka pääosin aiheuttavat ruuhkautu- misen.
- Turunväylän eritasoliittymä ei pysty välittämään lännestä Kehä I:lle itään pyrkivää liikennettä. Tä- män seurauksena Turunväylällä on aamuisin pit- kiä jonoja.
- Vuosina 1998 - 2002 Kehä I:llä tapahtui 249 hen- kilövahinko-onnettomuutta. Suurimmat onnetto- muuskeskittymät ovat olleet väylän itäpäässä Kivi- konlaidan, Myllypuron ja Itäväylän liittymissä.
- Meluntorjunta on useilla osuuksilla puutteellinen.

### HANKE

Kehä I:n parantaminen sisältää useita osahankkeita, joiden alustava tärkeysjärjestys on seuraava:

- Leppävaaransolmu (11 M€)**  
Liittymään rakennetaan lisäramppi Turunväylältä Kehä I:lle itään. Rinnakkaiskatuverkkoa täyden- netään. Yleissuunnitelmaluonnos 1999.
- Kivikonlaidan eritasoliittymä (9 M€)**  
Tasoliittymä korvataan eritasoliittymällä. Paranne- taan kevyen liikenteen yhteyksiä Kehä I:n poikki. Yleissuunnitelma 1989.
- Kontulan ja Myllypuron eritasoliittymät (16 M€)**  
Tasoliittymät korvataan eritasoliittymillä. Kevyen liikenteen yhteyksiä ja pysäkkijärjestelyjä paran- netaan. Meluntorjuntaa täydennetään. Tilavara- ussuunnitelma 1992.

### 4. Itäväylän eritasoliittymä I -vaihe (36 M€)

Itäväylä viedään eritasossa liittymän ali. Yleis- suunnitelma 1996.

### 5. Hämeenlinnanväylän eritasoliittymä (24 M€)

Eritasoliittymän rampit uusitaan ja täydennetään. Risteäville väylille rakennetaan joukkoliikenteen vaihtopysäkit. Tilavaraussuunnitelma 1992.

### 6. Latokartanon tien eritasoliittymä (5 M€)

Ramppijärjestelyillä parannetaan katuverkon toi- mivuutta. Rakennetaan uusia kevyen liikenteen alikulkuja. Yleissuunnitelma 1988.

### 7. Tapiola-Turunväylä (28 M€)

Nykyiset valo-ohjatut tasoliittymät korvataan eri- tasoliittymillä. Meluntorjuntaa täydennetään. Yleis- suunnitelma 1999.

### 8. Vihtintien eritasoliittymä (15 M€)

Ramppijärjestelyt uusitaan. Kevyen liikenteen yh- teyksiä parannetaan. Alustava yleissuunnitelma 1984.

### 9. Itäväylän eritasoliittymä II -vaihe (12 M€)

Kehä I:n suoraan jatkavalle liikenteelle rakenne- taan liittymän ylittävä silta. Meluntorjuntaa täy- dennetään. Yleissuunnitelma 1996.

### 10. Otaniemen tunneli (30-35 M€)

Kehä I rakennetaan tunneliin Otaniemen kohdalla. Yleissuunnittelu käynnistynyt 2003.

Kehä I:n parantaminen Helsingissä ja Espoossa si- sältyy PLJ 2002:n aiesopimukseen vuoden 2007 jäl- keen toteutettavana hankkeena. Koko hankkeen kus- tannusarvio ilman Otaniemen tunnelia on 147 M€. Parantamistoimenpiteet on ajoitettu vuosille 2006 - 2025 ja niitä voidaan toteuttaa vaihteittain.

### VAIKUTUKSET

- + Liikenteen ruuhkat Kehä I:llä ja Turunväylällä vä- henevät.
- + Liikennettä siirtyä pois katuverkolta, katuverkon liikenneturvallisuus paranee.
- + Viidessä vuodessa välttyään noin 125 henkilöva- hinkoon johtavalta onnettomuudelta.
- + Kevyen liikenteen yhteydet täydentyvät ja turvalli- suus paranee.
- + Pysäkkijärjestelyt parantavat joukkoliikenteen toi- mintaedellytyksiä.
- + Meluesteet vähentävät melualueella asuvien mää- rää 500-600 asukkaalla.
- Liikenteen kasvusta johtuen ruuhkat eivät koko- naan poistu.

**Hankkeen ensimmäinen vaihe sisältää osahank- keet 1 - 5, joiden kustannusarvio on yhteensä noin 96 M€. Myös Helsingin ja Espoon kaupungit osallis- tuvat merkittäville osuuksilla näihin kustannuksiin.**



#### LIITE 4. Tiehallinnon toimintaa kuvaavat tunnusluvut ja tulostavoitteet

Tiehallinnon toiminnan tunnusluvut ja mittarit	Toteu- tuma 2002	Toteu- tuma 2003	Tavoi- teltava taso
<b>Tieverkon laajuus</b>			
- Päälystepituus vuoden lopussa (tiekm)	50 355	50 360	50 360
- Soratiepituus vuoden lopussa (km)	27 783	27 730	27 730
- Siltojen määrä vuoden lopussa (kpl)	13 979	14 100	15 000
- Kevytliikenneväylien määrä vuoden lopussa (ajorata-km)	4 993	5 116	6 250
<b>Tieverkon hoito</b>			
- Pääteiden talvihoidon laatualitukset (%)	6,2	3,6	5
- Alemman tieverkon talvihoidon laatualitukset (%)	8,4	7,1	6
- Sorateiden kesähoidon laatualitukset (%)	3,2	3	3
<b>Tieverkon ylläpito</b>			
- Huonokuntoinen päälystetty tieverkko (km)	6 213	5 913	3 000
- Päälystysohjelman laajuus (km)	3 540	4 435	4 250
- Peruskorjaukset (tiekm)	1 186	1 500	1 800
- Runkokelirikko (km)	2 813	2 000	1000
- Sorateiden kelirikkokorjaukset (km)	200	200	200
- Painorajoitettu tieverkko (km)	1 326	720	650
- Huonokuntoisten siltojen määrä (kpl)	672	722	300
- Peruskorjattavat sillat (kpl)	115	135	350
- Painorajoitetut sillat (kpl)	208	195	120
<b>Liikenneturvallisuus</b>			
- Liikennekuolemat yleisillä teillä enintään (hlöä)	323	284	187
- Perustienpidon turvatoimien vaikutus (heva)	47,9	54,1	40
- Kehittämisinvestointien vaikutus (heva)	1,8	16,5	10
<b>Ympäristövaikutukset</b>			
- Kiireellinen pohjavesien suojaustarve (km)	129	123	0
- Toteutettavat pohjaveden suojauskohteet (km)	6,7	6,3	15
- Suolan käyttö liukkauden torjuntaan talvikautena (1000 t)	92	73	80
- Kiireellinen melusuojaustarve (hyötyvät asukkaat )	35 000	35 000	0
- Melusuojaustoimista hyötyvät asukkaat	2 200	480	4 000
<b>Asiakasiähtöisyys</b>			
- Perustienpidon investointien määrä (Me)	113	86	200
- Tyytyväisyys Tiehallinnon toimintaan (1-5)	3,44	3,5	3,7
- Tyytyväisyys pääteiden tilaan ja kuntoon (1-5)	3,69	3,5	3,7
- Tyytyväisyys alemman tieverkon tilaan ja kuntoon (1-5)	3,06	3,0	3,3
<b>Taloudellisuus ja tehokkuus</b>			
- Perustienpidon yksikkömenot (Me/km)	6 605	6 826	6 500
- Tiehallinnon hallintomenot (Me)	71,3	70,3	65,0
- Kilpailulle avaamisen säästöt (Me vrt v. 2000 menoihin)	36	43	50
<b>Kyvykkyys</b>			
- EFQM-laaturaportointiarvioinnin tulos (0 - 1 000)	325	398	550
- Henkilöstön tyytyväisyys (1-5)	3,3	3,3	3,8
- Vaikainainen henkilöstö vuoden lopussa	1 033	1 025	850



<b>PÄÄTIET</b> <b>Taustatietoja päätieverkosta:</b> valta- ja kantatiet yhteensä 13 260 km (17 % tieverkosta), josta ns. runkoverkkoa 2 270 km (17 % pääteistä) ja taajamaosuuksia 2 070 km (eli pääteistä 15 % ns. tilastollisissa taajamissa)	
<b>Perusvaihtoehto 558 Me</b>	<b>Minsiterityöryhmän esitys 630 Me</b> (teemapaketit toteutettu)
TUOTOKSET PERUSTIENPIDOSSA PÄÄTEILLÄ (ML. TERMINAALIYHTEYDET)	
<p><b>558 Me: Kunnossapito</b> vastaa nykytilaa: hoidossa turvataan toiminta-varmuus ympäri vuorokauden ja kunto säilytetään vähintään nykyisellä hyvällä tasolla. Talvihoidossa suolan käyttöä vähennetään hallitusti.</p> <p><b>Uus- ja laajennusinvestointien</b> rahoituksen puolittuessa nykytasosta hankkeiden määrä vähenee noin 35 hankkeella TTS-kaudella (rahoitus vähenee noin 25 Me/v). Rakennettavien kevyen liikenteen väylien määrä putoaa alle puoleen nykyisestä, pääteille rakennettaisiin arviolta n. 10 km/v. Investoinneilla ei voida vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen, vaan poistaa vain joitakin paikallisia ongelmia. Käynnissä olevat kehittämisinvestoinnit parantavat kuitenkin tilannetta. Ympäristötoimenpiteiden määrä supistuu: pohjavesisuojaus voidaan rakentaa 2-4 tie-km/v ja meluntorjuntahankkeista joudutaan luopumaan. <b>Liikenteen hallinnan</b> palvelut hoidetaan nykyisellä tavalla.</p>	<p><b>630 Me: Hoito ja kunto</b> kuten perusvaihtoehdossa. <b>Perustienpidon investoinnit</b> lisääntyvät perusvaihtoehdosta ns. teemapaketeilla. TTS -kaudella niihin sisältyy 10 kpl katuyltetyksiä korvaavia tai uusia yhteyksiä terminaaleista pääteille, 14 kpl vilkkaiden pääteiden ja niiden liittymien turvallisuuden parantamisia (ne sisältävät myös kevytliikenteen väyliä 30 km ja alikulkua 20 kpl) sekä mm. muutamia ohikulkuteitä kasvaville taajama-alueille. Nykytilaan verrattuna mm. teiden ja liittymien parantaminen vähenee vähäliikenteisimmillä tieosuuksilla. <i>Teemapaketit: Satamien ja terminaalien tieyhteydet, Pääteiden turvallisuus ja Kasvavien alueiden kehitys (päätiety).</i></p>
VAIKUTUKSET IHMISTEN LIIKKUMISEEN PÄÄTEILLÄ (ML. TERMINAALIYHTEYDET)	
<p><b>558 Me: Työmatkaliikenne, vapaa-ajan liikenne, palvelujen saavutet-tavuus:</b> Ajoneuvoliikenteen toimivuus ja palvelutaso säilyy pääteillä hyvänä, joskin vilkkaimmilla yhteysväleillä ajo-olot heikkenevät liikenteen lisääntymisen myötä. Työmatkaliikenteen ruuhkautuminen lisääntyy. <b>Joukkoliikenne ja kevyt liikenne:</b> Joukkoliikenteen toimintaedellytykset säilyvät yleensä nykytasolla, joskin ruuhkaisimmilla tieosilla sujuvuus heikkenee. Pysäkkikohteista voidaan rakentaa vain muutamia pikavuoroja vaihtopysäkkejä. Valtakunnallisesti kevyen liikenteen olojen paraneminen hidastuu huolestuttavasti eikä väyläverkko yhtenäisty. Rakennettavalla väylästöllä on paikallisesti kuitenkin suuri merkitys. Olemassa olevien kevyen liikenteen väylien palvelutaso säilyy (ylläpitotoimet lisääntyvät). <b>Lapset, ikääntyneet, esteettömyys:</b> Esteettömyyttä ei pystytä juurikaan edistämään, joten tilanne säilyy ennallaan. Lisääntyvä liikenne saattaa tosin haitata heikkojen ryhmien liikkumisedellytyksiä. <b>Asiakastytyväisyys</b> säilynee ennallaan tai heikkenee hieman.</p>	<p><b>630 Me:</b> Teemapakettien lisävaikutukset perusvaihtoehtoon: <b>Työmatkaliikenne, vapaa-ajan liikenne, palvelujen saavutet-tavuus:</b> Liikenteen kasvun tarpeisiin voidaan vastata perustienpidolla yhdessä kehittämishankkeiden kanssa. Pääteiden laatutaso ja liikennöitävyys säilyy hyvänä. <b>Joukkoliikenne ja kevyt liikenne:</b> Joukkoliikenteen käyttäjien työmatka-ajat säilyvät ennallaan. Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat noin 10 turvallisuuden parantamiskohteessa TTS-kautena. <b>Lapset, ikääntyneet, esteettömyys:</b> Kevyen liikenteen edellytysten sekä liikenneturvallisuuden paranemisen myötä lasten ja ikääntyneiden liikkumismahdollisuudet voivat parantua em. 10 kohteessa. <b>Asiakastytyväisyys</b> säilynee ennallaan.</p>
VAIKUTUKSET ELINKEINOELÄMÄN KULJETUKSIIN PÄÄTEILLÄ (ML. TERMINAALIYHTEYDET)	
<p><b>558 Me:</b> Pääteillä kuljetukset toimivat pääosin hyvin ja palvelutasoon ollaan tyytyväisiä. Hoidon taso ja kunto säilyvät hyvinä. Liikennekeskusten palvelut helpottavat elinkeinoelämän operatiivista toimintaa. Kuljettamisen peruspalvelutaso saavutetaan, mutta muuttuviin tarpeisiin ei voida vastata. Asiakastytyväisyys säilynee ennallaan tai heikkenee hieman.</p>	<p><b>630 Me:</b> Teemapakettien lisävaikutukset perusvaihtoehtoon: Satamien/terminaalien tieyhteyksien paranemisella, ohikulkuteillä ja muillakin investointihankkeilla on positiivisia vaikutuksia elinkeinoelämän kuljetuksiin. Yhdessä kehittämishankkeiden kanssa näillä vastataan kohtuullisesti elinkeinoelämän muuttuviin tarpeisiin ja tuetaan myös kehittymismahdollisuuksia.</p>
VAIKUTUKSET ALUEIDEN KEHITTÄMISEEN PÄÄTEILLÄ (ML. TERMINAALIYHTEYDET)	
<p><b>558 Me:</b> Työmatkaliikenne ja elinkeinoelämän kuljetukset toimivat pääosin hyvin ja palvelut saavutetaan. Muutokset alueiden saavutettavuuteen ja yhdyskuntien perusrakenteisiin jäävät kuitenkin hyvin vähäisiksi (parannukset tehdään kehittämishankkeilla). Alueiden kehittämisestä johtuviin investointitarpeisiin ei voida juuri vastata.</p>	<p><b>630 Me:</b> Teemapakettien lisävaikutukset perusvaihtoehtoon: Keskusten välisten yhteyksien toimivuus säilyy hyvänä. Terminaaliyhteydet sekä ohikulkutiet parantavat liikenteen sujuvuutta pääteillä suurten keskusten välillä ja tukevat alueiden kilpailukykyä. Kehittämishankkeet huomioiden tienpidolla voidaan tukea alueiden saavutettavuutta ja yhdyskunnan perusrakenteiden toimivuutta sekä vastata alueesta riippuen vähän tai kohtuullisesti alueiden kehittymisen investointitarpeisiin.</p>



<b>VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖLLE PÄÄTEILLÄ (ML. TERMINAALIYHTEYDET)</b>	
<p><b>558 Me:</b> Ympäristövaikutukset säilyvät ennallaan eli ympäristön tila ei parane. Suolan käytön vähentäminen liukkaudentorjunnassa pienentää pohjavesien suolaantumiseriskiä. Kesähoidossa voidaan rajata mm. uhanalaisten kasvien ja kukkaketojen tienvarsien kohteita. Meluntorjunta ei etene ja liikennemelun haitat kaupunkiseutujen sisääntuloteilla lisääntyvät liikenteen kasvaessa. Pohjavesien suojauskohteiden toteutus etenee hyvin hitaasti ja pohjavesiriskit pääteillä lisääntyvät nykyisestä. Tieinvestointikohteiden suunnittelussa pyritään minimoimaan haitallisia ympäristövaikutuksia esimerkiksi maisemaan ja luontoon.</p>	<p><b>630 Me:</b> Teemapakettien lisävaikutukset perusvaihtoehtoon: Vaikutukset eivät muutu merkittävästi. Terminaaliyhteydet sekä taajamien ohikulut vähentävät keskusta-alueiden ympäristöhaittoja, mutta haitat siirtyvät uusille alueille. Hankkeissa rakennetaan kuitenkin melusuojausta ja pohjavesisuojausta, mikä pienentää uusille alueille kohdistuvaa ympäristö kuormitusta. Myös turvallisuushankkeiden yhteydessä rakennetaan meluesteitä ja pohjavesisuojausta, jotka parantavat tilannetta jonkin verran.</p>
<b>VAIKUTUKSET TURVALLISUUTEEN PÄÄTEILLÄ (ML. TERMINAALIYHTEYDET)</b>	
<p><b>558 Me:</b> Tieliikenteen turvallisuuskehitys vaarantuu pitkällä aikavälillä. Henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä investoinneilla on vain noin 3 kpl onnettomuuksien vuositason. Liikennenympäristöön kohdistuvilla toimilla voidaan vastata vain niukasti liikenteen kasvuun. Turvallisuustilanne ei TTS-kaudella parane ilman tehostettuja nopeusrajoituksiin liittyviä toimia (ja kehittämisen rahoitusta mm. kohtaamisonnettomuuksien torjuntaan).</p>	<p><b>630 Me:</b> Teemapakettien lisävaikutukset perusvaihtoehtoon: Teemapaketit on arvioitu vähentävän vuositasolla 17 henkilövahinko-onnettomuutta (muu-tos - 5kpl/v). Liikenteen kasvun vaikutuksiin voitaneen vastata. Turvallisuuden perustason säilyminen mahdollistaneen pitkällä aikavälillä myös tason parantamisen, johon tarvitaan lisäksi muita turvallisuutta parantavia toimia ja kehittämishankkeita.</p>
<p><b>PERUS-VERKKO</b></p>	<p><b>Taustatietoja perusverkosta:</b> Seutu- ja yhdystiet yhteensä 64 880 km (83 % tieverkosta), joista taajamaosuuksia 6 760 km (eli seutu- ja yhdysteistä 10 % ns. tilastollisissa taajamissa)</p>
<p><b>Perusvaihtoehto 558 Me</b></p>	<p><b>Minsiterityöryhmän esitys 630 Me</b> (teemapaketit toteutettu)</p>
<b>TUOTOKSET PERUSTIENPIDOSSA PERUSVERKOLLA</b>	
<p><b>558 Me:</b> Kunnossapito (hoito ja kunto) säilyy nykyisellään: talvihoito turvaa seututeillä tyydyttävät ja yhdysteillä riittävät ajo-olot, päällystettyjen teiden ja sorateiden kunto säilyy suunnilleen nykyisellään. Kelirikko kohteita parannetaan 50-100 km/v (kohteita on edelleen noin 1000 km, vaikka määrä onkin ollut laskusuunnassa). Huonokuntoisten siltöjen määrä lisääntyy, sillä peruskorjausta ei voida tehdä riittävästi. Uus- ja laajennusinvestoinnit vähentyvät nykytasolta noin 65 hankkeella, rahoitus vähentyy 25 -30 Me /v ja kohdistuu mm. liikenneturvallisuus- ja kevytliikennetoimiin. Kevyen liikenteen väyliä voitaisiin rakentaa vain 20-30 väylä-km/v.</p>	<p><b>630 Me:</b> Hoito ja kunto samalla tasolla kuin perusvaihtoehdossa. Perustienpidon investoinnit kuten perusvaihtoehdossa. Ei teemapaketteja varsinaiselle maaseudun perusverkolle. Koulumatkat maaseututaajamissa -teemapaketissa on kevyen liikenteen toimia kuitenkin perusverkolle taajamissa. Nykytilaan verrattuna laajennusinvestoinnit vähentyvät maaseudun perusverkon parantamistoimista esimerkiksi teiden suuntauksen ja liittymien parantamisesta sekä myös siltöjen rakentamisesta/ uusimisesta ml. rautateiden eritasot.</p>
<b>VAIKUTUKSET IHMISTEN LIIKKUMISEEN PERUSVERKOLLA</b>	
<p><b>558 Me: Työmatkaliikenne, vapaa-ajan liikenne, palvelujen saavutettavuus:</b> Palvelutaso säilyy nykyisellä tyydyttävällä tasolla, mutta alemman tieverkon ongelmia ei juurikaan voida poistaa. Haja-asutusalueilla teiden kunnosta aiheutuvat paikalliset haitat palveluiden saavutettavuudelle säilyvät. <b>Joukkoliikenne ja kevyt liikenne:</b> Yleiset joukkoliikennepalvelut vähenevät matkustajamäärien ja yhteiskunnan tuen pienetessä. Tällöin matkojen yhdistelytarve lisääntyy. Vain vakavat liikenneturvallisuusongelmat mahdollistavat uusien kevyen liikenteen väylien rakentamisen, joten kevyen liikenteen palvelutaso ei parane esimerkiksi koulumatkoilla. Olemassa olevien kevyen liikenteen väylien palvelutaso säilyy (ylläpitotoimet). <b>Lapset, ikääntyneet, esteettömyys:</b> Olosuhteet eivät parane eivätkä huonone. <b>Asiakastytytvyisyys:</b> Asiakkaat ovat olleet hoidon laatuun tyytymättömiä, ja sorateilla laatua pyritään hieman parantamaan. Asiakastytytvyisyys säilyy ennallaan.</p>	<p><b>630 Me: Työmatkaliikenne, vapaa-ajan liikenne, palvelujen saavutettavuus:</b> Ei muutosta perusvaihtoehtoon verrattuna. <b>Joukkoliikenne ja kevyt liikenne:</b> Varsinaisella maaseudulla ei muutosta perusvaihtoehdosta. Maaseututaajamissa voidaan toteuttaa kevyen liikenteen / koululaisliikenteen turvallisuutta parantavia järjestelyjä Koulumatkat maaseututaajamissa -teemapaketilla.</p>



<b>VAIKUTUKSET ELINKEINOELÄMÄN KULJETUKSIIN PERUSVERKOLLA</b>	
<p><b>558 Me:</b> Elinkeinoelämän kuljetukset toimivat tyydyttävästi. Kuljetuksia tuetaan tarvittaessa. Liikenteelle aiheuttavat edelleen ongelmia sekä huonokuntoiset päällystetyt tiet että so-rateiden kelirikko ja yleensäkin heikko rakenteellinen kunto. Painorajoitukset (viime vuosina 3000–4000 km) ja muut keli-rikosta aiheutuvat haitat ovat hitaasti vähenemässä. Kulje-tusten kustannustehokkuus voidaan turvata päällystetyllä tieverkolla. Maa- ja metsätalouden kuljetuskustannukset alenevat. Siltojen kunnan heikkeneminen voi jatkuessaan lisätä siltojen painorajoituksia ja uhata kuljetusten kustannus-tehokkuutta. Kuljettamisen peruspalvelutasoa ei saavuteta mutta siitä ei loitonnutakaan.</p> <p>Tienkäyttäjät ovat olleet tyytymättömiä palvelutasoon etenkin ongelmakeleillä, joten tarpeen mukaista täsmähoitoa pyritään lisäämään. Asiakastyytyväisyys säilynee nykyisellä tasolla.</p>	<p><b>630 Me:</b> Ei muutosta perusvaihtoehtoon verrattuna. (Terminaa-lihteydet käsitelty kohdassa Päätiet.)</p>
<b>VAIKUTUKSET ALUEIDEN KEHITTÄMISEEN PERUSVERKOLLA</b>	
<p><b>558 Me:</b> Liikenne säilyy nykyisen kaltaisena, ja päivittäinen liikkuminen selviytyy tyydyttävästi. Maaseudun toimintakyvyn turvaaminen ei onnistu tienpidon toimin, suurimmat ongelmat ovat kelirikkokaudella. Alkutuotannon kuljetuksilla on seson-kiongelmia (mm. kelirikko), josta aiheutuu ylimääräisiä kulje-tuskustannuksia. Seutuyhteysverkon vahvistaminen ei mah-dollista. Alueiden omien vahvuuksien hyödyntämistä ei pystytä tukemaan.</p>	<p><b>630 Me:</b> Tilanne säilyy perusvaihtoehdon mukaisena.</p>
<b>VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖLLE PERUSVERKOLLA</b>	
<p><b>558 Me:</b> Perusverkolla ympäristövaikutukset säilyvät pääosin ennallaan. Kesähoidossa voidaan rajata mm. uhanalaisten kasvien ja kukkaketojen tienvarsikohteita. Investointitoimet ovat yleensä pieniä eivätkä merkittävästi lisää ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia.</p>	<p><b>630 Me:</b> Tilanne ympäristön suhteen säilyy perusvaihtoehdon mukaisena.</p>
<b>VAIKUTUKSET TURVALLISUUTEEN PERUSVERKOLLA</b>	
<p><b>558 Me:</b> TTS-kaudella liikkumisen turvallisuus ei parane ilman ajonopeuksiin liittyviä toimia. Henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä investoinneilla noin 2 kpl/v onnettomuuksien vuo-sitasoon. Suistumis- ja kevytliikenneonnettomuudet eivät vähene. Tieliikenteessä turvallisuus ei kehity toivottuun suun-taan. Pidemmällä aikavälillä tarvitaan parannuksia mm suis-tumisturvallisuuteen (vision mukaisesti).</p>	<p><b>630 Me:</b> Tilanne säilynee perusvaihtoehdon mukaisena. Teemapakettien toteutumisesta ei turvallisuusvaikutuksia varsinaisella maaseudulla. (Maaseututaajamissa henkilö-vahinko-onnettomuuksien vähenemä 3 kpl/v, ks. kohta Kaupunkiseudut ja taajamat.)</p>
<p><b>KAUPUNKI-SEUDUT JA TAAJAMAT</b></p>	<p><b>Taustatietoja:</b></p> <p>Kaupunkiseuduilla ja taajamissa ns. tilastollisissa taajamissa teitä 8 830 km, joista</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pääteitä 2 070 km (23 %) ja muita teitä 6 760 km (77%).</li> <li>- taajamamerkillä varustettuja pääteistä 215 km ja muista teistä 2 195 km, yhteensä taajamamerkkitaajamissa 2 410 km (27 % tilastollisten taajamien teistä)</li> </ul>
<p><b>Perusvaihtoehto 558 Me</b></p>	<p><b>Minsiterityöryhmän esitys 630 Me</b> (teemapaketit toteutettu)</p>
<b>TUOTOKSET PERUSTIENPIDOSSA KAUPUNKISEUDUILLA JA TAAJAMISSA</b>	
<p><b>558 Me:</b> Teiden hoito ja kunto säilyvät nykyisellään. Uus- ja laajennusinvestoinnit vähentyvät TTS-kaudella nyky-määrästä noin 45 hankkeella (rahoituksen vähenemä noin 25 Me/v ). Liikennejärjestelmähankkeet vähenevät: joukko-liikenteen pysäkkikohteista voidaan rakentaa vain muutamia ja etenkin isommat joukkoliikenteen kohteet (vaihto- ja pika-vuoropysäkkejä tai kaista- ja liittymäjärjestelyjä) lykkääntyvät. Kevyen liikenteen väylät ja järjestelyt vähenevät alle puoleen edellisten vuosien määrästä. Rakennettavasta 20 - 40 väylä-km/vuosi suurin osa (2/3) sijoittuu taajama-alueille. Olemassa olevien kevyen liikenteen väylien korjaaminen aloitetaan (noin 150 km/v). Kaupunkien sisääntuloväylien meluntorjunta-hankkeita ei voida toteuttaa. Liikenteen hallinnan peruspal-velut hoidetaan.</p>	<p><b>630 Me:</b> Teiden hoito ja kunto kuten perusvaihtoehdossa. Perustienpidon investoinnit lisääntyvät perusvaihtoehdosta ns. teemapaketeilla. Teemapaketit lisäävät investointeja taajama-alueille: TTS-kaudella tehdään 7 kpl kaupunkiseu-tujen kasvutaajamien läpikulkuväylien parantamisia ja ohi-kulkuja, 4 kpl joukkoliikennejärjestelyjen parantamiskohteita pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä ja 50 - 60 kpl taajaman kevyen liikenteen järjestelyjen parantamiskohteita. Näissä rakennetaan n. 100 km kevytliikenneväylää eli 30 km/v. (Terminaalien tieyhteyksien kehittämishankkeet siir-tävät lisäksi pitkämatkaista tavaraliikennettä pois taajamista.)</p> <p><i>Teemapaketit: Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen, Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudulla ja Kou-lumatkojen olosuhteiden parantaminen maaseututaajamissa (ja Satamat ja terminaaliyhteydet)</i></p>



## VAIKUTUKSET IHMISTEN LIIKKUMISEEN KAUPUNKISEUDUILLA JA TAAJAMISSA

**558 Me: Työmatkaliikenne, vapaa-ajan liikenne, palvelujen saavutettavuus:** Liikenteen toimivuus heikkenee kaupunkiseuduilla. Liikenteen kasvuun ei voida riittävästi vastata liikennejärjestelmiä kehittämällä. Etenkin työmatkaliikenne ruuhkautuu pahasti kaikilla kasvavilla kaupunkiseuduilla.

**Joukkoliikenne ja kevyt liikenne:** Joukko- ja kevyen liikenteen aseman paraneminen on parhaimmillaankin hidasta ja kasvavilla alueilla tilanne heikkenee. Pääväylien ruuhkautuminen heikentää joukkoliikenteen sujuvuutta isoilla kaupunkiseuduilla. Pysäkkikohteiden toteutus pysähtyy sekä kaista- ja liittymäjärjestelyt myöhästyvät. Muualla pysäkkivarustelua parannetaan pysäkkien vastuunsiirron yhteydessä. Kevyen liikenteen turvallisuus voi parantua taajamien nopeusrajoitusten alenemisen ja pienten turvallisuusjärjestelyjen myötä. Rakennettavien väylien ja muiden toimenpiteiden määrä putoaa edellisvuosien tasosta huolestuttavasti ja on tarpeisiin nähden täysin riittämätön. Olemassa olevien kevyen liikenteen väylien palvelutaso voi parantua (ylläpitotoimet lisääntyvät). Tienkäyttäjät ovat olleet nykyisten kevyen liikenteen väylien tasoon kuitenkin tyytymättömiä.

**Lapset, ikääntyneet, esteettömyys:** Lisääntyvä liikenne saattaa haitata heikkojen ryhmien liikkumisedellytyksiä. Muutoin ei juuri muutoksia nykytilaan.

**630 Me: Teemapakettien lisävaikutukset perusvaihtoehtoon: Työmatkaliikenne, vapaa-ajan liikenne, palvelujen saavutettavuus:**

Enemmän toimia mm. joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen aseman parantamiseen, työmatkaliikenteen solmukohtiin sekä liikennejärjestelmäsuunnitelmissa sovittuihin hankkeisiin (pääkaupunkiseudun kehittämishankkeet), joten palvelujen saavutettavuus paranee ja etenkin työmatkaliikenne hyötyy. **Joukkoliikenne ja kevyt liikenne:** Joukkoliikennettä tuetaan etenkin pääkaupunkiseudulla enemmän, mutta ruuhkien vuoksi joukkoliikenteen olot saattavat silti heiketä. Yhdessä kehittämishankkeiden kanssa saadaan kuitenkin aikaan palvelutason paranemista ja myönteinen sysäys joukkoliikenteelle muutamalla kasvavalla kaupunkiseudulla. Kevyen liikenteen olot paranevat enemmän, kun uusien kevytliikenneväylien määrä kaksinkertaistuu perusvaihtoehdosta. Teemapaketit myös rauhoittavat keskustojen liikennettä, parantavat turvallisuutta ja yhtenäistävät kevyen liikenteen verkostoja.

**Lapset, ikääntyneet, esteettömyys:** Lasten mahdollisuudet itsenäisiin koulumatkoihin sekä muutoinkin kevyen liikenteen olot ja turvallisuus paranevat maaseututaajamissa (TTS-kaudella noin 50 hanketta). Vaikutukset esteettömyyteen riippuvat kuitenkin myös toimenpiteiden laatutasosta.

## VAIKUTUKSET ELINKEINOELÄMÄN KULJETUKSIIN KAUPUNKISEUDUILLA JA TAAJAMISSA

**558 Me:** Liikenteen toimivuuden heikkenemisestä huolimatta elinkeinoelämän kuljetukset toimivat kohtuullisesti. Liikennekeskusten palvelut helpottavat elinkeinoelämän operatiivista toimintaa. Vaikka kuljettamisen peruspalvelutaso saavutetaan, elinkeinoelämän muuttuviin tarpeisiin ei voida vastata eikä täten tukea elinkeinoelämän kehittymisedellytyksiä.

**630 Me:** Teemapakettien lisävaikutukset perusvaihtoehtoon: Satamien ja terminaalien uudet yhteydet sekä ohikulkutiet siirtävät pitkämatkaista liikennettä pois taajamista ja parantavat kuljetusten toimintavarmuutta, samoin kuin muut taajamien liikenneverkon jäsentelyn ja sujuvuuden parantamistoimet. Kehittämishankkeet huomioon ottaen voidaan kohtuullisesti vastata elinkeinoelämän muuttuviin tarpeisiin ja tukea täten kehittymisedellytyksiä.

## VAIKUTUKSET ALUEIDEN KEHITTÄMISEEN KAUPUNKISEUDUILLA JA TAAJAMISSA

**558 Me:** Liikennejärjestelmien toimivuus ei parane nykyisestä, sillä kehittäminen hidastuu. Kasvualueilla liikenteen ruuhkautuminen lisääntyy. Joukkoliikenne hermistyy häiriöille, mikä tuottaa työmatkalaisille aikamenetyksiä. Seurauksena on kasvavilla kaupunkiseuduilla ongelmia yhdessä yhdyskuntarakenteen hajautumiskehityksen ja väestömäärän kasvun kanssa.

**630 Me:** Teemapakettien lisävaikutukset perusvaihtoehtoon: Mahdollisuudet tukea maankäyttöä ja elinkeinoelämää investoinneilla ovat edelleen rajoitettuja, joskin terminaaleihin johtavien teiden kehittäminen sekä ohikulkutiet parantavat yhteyksiä. Läpikulkuliikenteen siirtyminen pois keskustoista parantaa työmatkaliikenteen sujuvuutta ja vähentää myös joukkoliikenteen osalta ruuhkautumista ja työmatka-aikoja. Teemahankkeet tukevat alueiden kilpailukykyä ja saavutettavuutta. Kasvavien kaupunkiseutujen työmatkaliikenne edellyttää edelleen kehittämisinvestointeja, vaikutukset pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseenkin jäävät vielä vähäiseksi. Alueellisiin tarpeisiin (mm uudet asunto- ja työpaikka-alueet) ei voida riittävästi vastata.

## VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖLLE KAUPUNKISEUDUILLA JA TAAJAMISSA

**558 Me:** Liikenteen kasvu kaupunkiseuduilla lisää liikenteestä aiheutuvia haittoja. Kestäviä liikennemuotoja ei pystytäkään tukemaan riittävästi. Erillisiä meluntorjuntahankkeita ei voida toteuttaa perustienpidon rahoituksella, vaikka meluntorjunnan tarve kasvaa jatkuvasti. Joitakin taajamaväylien saneerauksia toteutetaan yhdessä kuntien kanssa pyrkien tieympäristön laadun paranemiseen (esteettisyys, kulttuuriympäristöympäristöt).

**630 Me:** Teemapakettien lisävaikutukset perusvaihtoehtoon: Tilanne meluntorjunnan suhteen paranee joissakin yksittäisissä kohteissa. Pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä rakennetaan joukkoliikennettä edistävien hankkeiden yhteydessä meluesteitä, jotka parantavat näiden alueiden melutilannetta. Taajamaväylien saneerausten määrä kasvaa hieman, mutta toimenpiteet ovat aikaisempaa pienempiä. Satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen sekä taajamien ohikulkuteiden rakentaminen vähentää keskusta-alueiden ympäristöhaittoja, joskin siirtää ne uusille alueille.



VAIKUTUKSET TURVALLISUUTEEN KAUPUNKISEUDUILLA JA TAAJAMISSA	
<p><b>558 Me:</b> TTS -kaudella turvallisuuden paranemista voi tapahtua lähinnä muissa taajamissa kuin kasvavilla kaupunkiseuduilla (myös aikaisemmin tehdyn turvallisuustyön vaikutuksesta). TTS -kaudella investoinnit vähentävät henkilövahinko-onnettomuuksia noin 3 kpl/v. Kasvavilla kaupunkiseuduilla ja muissakin taajamissa turvallisuutta voi kuitenkin edelleen parantaa mm. ajonopeuksiin ja valvontaan liittyvin toimin. Pitkällä aikavälillä tavoitteiden ja vision toteutuminen ei ole mahdollista ilman suurempia panostuksia liikennejärjestelmiin / turvallisuuteen.</p>	<p><b>630 Me:</b> Teemapakettien lisävaikutukset perusvaihtoehtoon: Teemapakettien on arvioitu vähentävän yli 15 henkilövahinko-onnettomuutta (n. 5 kpl/v), joista noin 10 onnettomuutta maaseututaajamissa perusverkolla kevyen liikenteen turvallisuuden parantamistoimista. Kasvavilla kaupunkiseuduilla turvallisuuden perustilanne voitaneen myös säilyttää liikenteen kasvusta huolimatta ja luoda edellytyksiä nykyistä turvallisempien liikennejärjestelmien kehittämiseksi. (edellyttää liikennejärjestelmien kehittämishankkeita). Tavoitteiden mukainen eteneminen lienee näin mahdollista (liikennejärjestelmien / turvallisuuden kehittäminen yhteistyössä kuntien ja muiden tahojen kanssa).</p>
<p><b>TIEVERKKO YHTEENSÄ:</b> TTS-KAUDEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN (Tavoitteet luvussa 2.3)</p>	
Perusvaihtoehto 558 Me	Minsiterityöryhmän esitys 630 Me (teemapaketit toteutettu)
<p><b>Pääteiden tavoitteet</b> Autoliikenteen palvelutaso säilyy tavoitteen mukaisesti hyvänä (talvihoito ja kunto nykyisellä tasolla). Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen oloja ei pystytty parantamaan, ne säilyvät pääosin nykyisellä tasolla. Korkealaatuverkolla verkon laatutasoa ja toimivuutta parannetaan kehittämishankkeilla. Maaseudun perusverkon tavoitteet Tavoite aluerakenteen, palvelurakenteen tai elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden tukemisesta ei toteudu investoinneissa. Liikennöinti talvella sujuu tyydyttävästi, mutta teiden kunto aiheuttaa edelleen ongelmia elinkeinoelämän kuljetuksille. Kevyen liikenteen palvelutaso taajamissa ja koulumatkoilla ei parane. Kevyen liikenteen väylien rakentamisessa jäädään paljon jälkeen nykytilanteesta.</p> <p><b>Kaupunkiväylien tavoitteet</b> Tavoitteena oleva liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttaminen edellyttää kehittämishankkeita. Pienet liikennejärjestelmää parantavat toimet sekä joukko- ja kevytliikenteen aseman parantaminen eivät edisty tavoitellulla tavalla.</p> <p><b>Liikenteen hallinnan tavoitteet</b> Liikenteen hallinnan palvelut hoidetaan nykyisellä tasolla, mutta palvelujen parantamista ei tapahdu</p> <p><b>Tiestön kuntotavoitteet</b> Tiestön kuntotavoitteet toteutuvat: teiden kuntoa ylläpidetään niin, ettei se heikkene millään tieverkon osalla ja että ylläpitotoimet ovat taloudellisia.</p> <p><b>Liikenneturvallisuustavoitteet</b> Tielikenteen turvallisuuden paranemiseen ei voida riittävästi vaikuttaa perustienpidon investoinneilla. Jo liikenteen kasvuun vastaaminen alkaa olla haasteellista. Vuoden 2010 turvallisuustavoitetta (alle 250 liikennekuolemaa) ei voida edistää suunnitellulla tavalla.</p> <p><b>Ympäristötavoitteet</b> Meluntorjunnan ja pohjavesiriskien torjunnan tavoitteesta suojata kiireelliset kohteet vuoteen 2010 mennessä jäädään huomattavasti jälkeen. Meluntorjunnan tavoite edellyttää 4 000 asukkaan suojaamista vuosittain, mutta perustienpidolla meluntorjunta ei etene lainkaan. Pohjavesiriskien tavoite edellyttää pohjavesisuojausten rakentamista 15 km matkalle vuosittain. Pohjavesiohjelma etenee tavoitteeseen nähden hitaasti.</p>	<p><b>Pääteiden tavoitteet</b> Autoliikenteen palvelutaso kuten perusvaihtoehtossa. Liikenteen toimivuus paranee mm. työmatkaliikenteessä. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edistäminen voi jatkua lähes nykytoiminnan tasolla. Pitkämatkan raskaan liikenteen kuljetusvarmuus paranee esimerkiksi satamayhteyksillä.</p> <p><b>Maaseudun perusverkon tavoitteet</b> Maaseudun toimintoja ei ole mahdollista tukea investoinneilla. Elinkeinoelämän tarpeita voidaan ottaa huomioon vain erällä kasvavilla alueilla. Voidaan jatkaa lähes nykytilaa vastaavasti kevyen liikenteen olojen parantamista taajamissa etenkin koulumatkoilla.</p> <p><b>Kaupunkiväylien tavoitteet</b> Pieniä liikennejärjestelmän parannuksia sekä joukko- ja kevytliikenteen oloja edistäviä toimia voidaan tehdä huomattavasti enemmän kuin perusvaihtoehtossa, joskin uusia kevytliikenneväyliä hieman nykytilaa vähemmän. Toimet ovat kuitenkin riittämättömiä joukkoliikenteen aseman parantamisen ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistavoitteiden näkökulmasta. Elinkeinoelämän toimitusten kuljetusvarmuus paranee.</p> <p><b>Liikenteen hallinnan tavoitteet</b> Liikenteen hallinnan peruspalvelujen laatu kuten perusvaihtoehtossa.</p> <p><b>Tiestön kuntotavoitteet</b> Tiestön kuntotavoitteet toteutuvat kuten perusvaihtoehtossa.</p> <p><b>Liikenneturvallisuustavoitteet</b> Liikenteen kasvun vaikutuksiin kyetään vastaamaan. Turvallisuuden parantamista rakenteellisin toimin voidaan jatkaa lähes nykyisellä tasolla. Perustienpidon toimin on arvioitu vähennettävän vuodessa keskimäärin noin 30 henkilövahinko-onnettomuutta (näistä teemapakettien osuus on 6 - 8 kpl, kaikkien teemapakettien valmistuminen vähentää 27 kpl henkilövahinko-onnettomuuksien vuositason). Tämä mahdollistaa turvallisuuden myönteisen kehityksen muilla turvallisuutta parantavilla toimilla ja mm. kehittämishankkeilla. Turvallisuustavoitteen 2010 saavuttaminen edellyttäisi kuitenkin lisäpanostuksia.</p> <p><b>Ympäristötavoitteet</b> Meluntorjunnan kannalta tilanne paranee vain vähän. Pohjavesiohjelman toteuttaminen etenee, mutta se ei riitä toteuttamaan pohjavesiriskien torjunnan tavoitetta.</p>



